T R E Ś Ć

X-LECIE PRACY P. MGR. PRAW HENRYKA KRUPSKIEGO NA STANOWISKU DYREKTORA IZBY 5

Dr. Władysław Sowiński: AWARJA WSPÓLNA (AVARIE GROSSE) W ŚWIETLE YORK ANTWERP RULES 1924 (dokończenie) 6

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Posiedzenie Prezydjum Izby 8
Plenarne Zebranie Izby 8
Praca polskiej floty handlowej we wrześniu . 9
Obroty towarowe portu gdyńskiego w październiku br. 10
Przemysł rozbiórki statków na złom 10
Przywóz bawełny do Gdyni w ciągu września b. r. 11
Sprawozdanie z rynku frachtowego za październik 11
Składanie kaucyj i wadjów w obligacjach Pożyczki Narodowej 12

WIADOMOŚCI MORSKIE

Statki towarzystwa Italo Somala dadzą również bezpośrednie połączenie Gdynia — Wschodnia Afryka 12
Możliwości zwiększenia subwencji dla angielskiej żeglugi morskiej 12
Projekt zniżki a nawet całkowitego zniesienia opłat portowych w Rotterdamie 13
Nowootwarty kanał wzmocnił sytuację Antwerpji 13
Znaczne obroty Szczecina w r. 1934 13
Projekt mechanicznego przeładunku apatytów w Murmańsku 13
Trudna sytuacja żeglugi i budownictwa okrętowego w Holandji 13
Ożywienie wywołane subwencją we Francji 14

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Składanie podań o przywóz towarów reglamentowanych na mies. listopad i grudzień 1934 r. 14
Taryfa opłat administracyjnych Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni za wnioski o przywóz towarów reglamentowanych 14
Najnowsze zarządzenia w sprawie zakazu przywozu towarów, zmiany taryfy celnej przywozowej, zniżek i ulg celnych . . 15
Ważne rozporządzenia w dziedzinie ceł . . . 16
Podpisanie prowizorjum handlowego polsko-hiszpańskiego 17
Praktyczne wskazania dla polskiego handlu z Argentyną 17
Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 7 do 17 października br. 18

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firmy zagraniczne, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 19

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Wyniki połowów ryb morskich w październiku br. 20
Praca portu rybackiego w Gdyni w październiku br. 20
Kronika 20

WYDAWNICTWA

Miesięcznik Palestyna — Bliski Wschód . . 21
Specjalny numer Brasil - Polonia 21

KOMUNIKATY

Sytuacja na rynkach zbytu produktów mleczarskich i jajczarskich 22
Gdzie nabyć sprzęt ochronny dla robotników (Instytut Spraw Społecznych) 22

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

Prace Państw. Rady Komunikacyjnej 22
Wymiana towarów Polski z Tunisem 23

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA (GDAŃSK) 23

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 5 listopada 1934 r. | NR. 30

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. -- **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

X-LECIE PRACY P. MGR. PRAW HENRYKA KRUPSKIEGO NA STANOWISKU DYREKTORA IZBY

W dniu 1 listopada br. minęło 10 lat od objęcia przez p. Mgr. praw Henryka Krupskiego, stanowiska Dyrektora ówczesnej Izby Przemysłowo-Handlowej Grudziądzko - Starogardzkiej, obecnie Izby Gdyńskiej.

Z tej okazji Prezes Izby inż. Napoleon Korzon podczas odbytego w dniu 30 października Plenarnego Zebrania Izby wygłosił następujące przemówienie:

„Za kilka dni — 1 listopada upływa 10 lat pracy na stanowisku Dyrektora Izby, przez nas wszystkich cenionego Mgr. praw p. Henryka Krupskiego. P. Krupski przed 10-ciu laty objął stanowisko Dyrektora Izby Grudziądzko-Starogardzkiej, która w ciągu tego okresu przy jego czynnym udziale i dzięki jego żywej i zawsze pełnej zapału pracy, rozszerzając swój okręg przez przyłączenie okręgu Izby Toruńskiej, a dalej po przeniesieniu do Gdyni przez ostatnie przejęcie części okręgu zlikwidowanej Izby Bydgoskiej, zajęła w szeregu innych Izb Przemysłowo - Handlowych należne jej stanowisko. P. Dyrektor Krupski, dzięki wieloletniemu doświadczeniu, zdobytem w pracy państwowej, w resortach gospodarczych szczęśliwie łączył w sobie pierwiastki pracy państwowej i zrozumienie prywatnych interesów sfer gospodarczych. Znajomość struktury gospodarczej Pomorza i zakresu działalności jego sfer gospodarczych sprawiły, że p. Dyrektor Krupski wcześnie zdał sobie sprawę z tego, że zespolenie interesów gospodarczych Pomorza z morzem, a więc z portem w Gdyni, jest zagadnieniem wagi pierwszorzędnej, a dalej, te właśnie sfery gospodarcze Pomorza w pierwszym rzędzie są powołane do odegrania w Gdyni roli decydującej; w tem świetle jego dążenia do przeniesienia siedziby Izby do Gdyni, a dalej rozszerzenie jej okręgu na tereny nadnoteckie, stają się jeszcze bardziej zrozumiałe, zwłaszcza, gdy się zważy, że w związku z tem i podstawy materjalne istnienia Izby zostały poważnie wzmocnione. Mam wrażenie, że będę wyrazicielem poglądów wszystkich Panów Radców, stwierdzając, że p. Dyrektor Krupski zasłużył się w swej pracy dla dobra Izby, i stawiając wniosek, aby Plenarne Zebranie wyraziło mu swe uznanie na całokształt jego działalności w ciągu dłuższego i pełnego trudnych momentów okresu 10-lecia".

Wniosek ten Plenarne Zebranie jednomyślnie uchwaliło.

Poniżej podajemy główne momenty z życiorysu i działalności Pana Dyrektora Krupskiego.

Po ukończeniu studjów uniwersyteckich na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie, z dyplomem mgr. praw i nauk ekonomiczno-politycznych, dyr. H. Krupski, wstąpił do służby politycznej w Namiestnictwie Lwowskiem, a w rok później przydzielony został do takiej samej służby w Namiestnictwie Górno-Austrjackiem w Linzu. Stamtąd powołano go do służby w Ministerstwie Handlu w Wiedniu, gdzie jako radca sekcyjny, przepracował lat 10.

Po wojnie światowej, w której brał udział w randze kpt. artylerji, wstąpił w randze nacz. wydz. do Min. Przemysłu i Handlu w Warsza-

wie, gdzie współdziałał przy zawarciu 1-ej umowy międzypaństwowej między Austrją a Polską, którą później, jako przedstawiciel Rządu Polskiego i Prezes Misji Gospodarczo-Handlowej R. P., przeprowadzał w Wiedniu. W r. 1923 delegowany został, jako radca handlowy do krajów bałkańskich, Turcji i Rumunji. Z końcem r. 1923 wystąpił ze służby państwowej i objął stanowisko dyrektora Banku dla Handlu i Przemysłu w Katowicach i Królewskiej Hucie.

Po ustąpieniu z Banku przez czas jakiś był redaktorem gazety gospodarczej „Przemysł i Handel Górnośląski"; po zlikwidowaniu tego czasopisma, na zaproszenie ówczesnego prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej Grudziądzko-Starogardzkiej, inż. Janusza Czarlińskiego, objął 1. 11. 1924 stanowisko dyrektora tej Izby.

W roku 1926 p. Dyrektor Krupski przeprowadził likwidację Izby Przemysłowo-Handlowej w Toruniu, scalając ją z okręgiem Izby Przem.-Handlowej Grudziądzkiej. Gdy, w miarę rozwoju Gdyni, miasto to wysunęło się na czoło interesów gospodarczych okręgu izbowego, przeprowadził powołanie do życia III-ej sekcji „żeglugowo-portowej"; oraz przeniesienie siedziby Izby z Grudziądza do Gdyni, co nastąpiło z końcem roku 1931.

AWARJA WSPÓLNA (AVARIE GROSSE) W ŚWIETLE JORK ANTWERP RULES 1924

(Dokończenie)

W uprzednim artykule omawiano reguły A do G i I do IX York Antwerp Rules. Poniżej następuje streszczenie i omówienie reguł X — XXIII.

Reg. Xa. Wydatki w porcie schronienia etc.

Jeżeli statek w interesie bezpieczeństwa wspólnego zawinął do portu lub miejsca schronienia (port or place of refuge) albo wrócił do portu lub miejsca załadowania i to wskutek wypadku, ofiary, albo innych wyjątkowych okoliczności, koszty przez to powstałe zalicza się do awarji wspólnej. Tak samo należy potraktować koszty wyjścia z tego portu lub miejsca.

Reg. Xb. Dodatkowe koszty, ponoszone w związku z utrzymywaniem na statku lub wyładowaniem ładunku, paliwa i prowiantu w porcie lub miejscu załadowania, przeznaczenia lub schronienia zalicza się do awarji wspólnej, jeżeli utrzymywanie lub wyładowanie były konieczne ze względów na wspólne bezpieczeństwo albo też dla przeprowadzenia naprawy uszkodzeń statku, spowodowanych wskutek ofiary albo wypadku, o ile naprawa była potrzebna dla bezpiecznego kontynuowania podróży.

Reg. Xc. We wszystkich przypadkach, w których koszty utrzymania lub wyładowania ładunku, paliwa lub prowiantu zalicza się do awarji wspólnej, należy także zaliczać do niej koszty ponownego załadowania i umieszczenia tych przedmiotów na statku, jak również koszty zamagazynowania ich (w tem rzeczywiste koszty ubezpieczenia od ognia). Jeżeli jednak statek został kondemnowany, (uznany za niezdatny do naprawy lub niewart jej) albo swej pierwotnej podróży nie kontynuuje, kosztów zamagazynowania powyższych przedmiotów nie zalicza się do awarji wspólnej, o ile powstały po kondemnacji statku albo zaniechaniu pierwotnej podróży. W razie kondemnacji statku albo zaniechania podróży przed ukończeniem wyładowania ładunku, koszty magazynowania, powstałe do dnia ukończenia wyładowania, należy jednak wynagrodzić jako awarję wspólną.

Reg. X d. Jeżeli statek dotknięty awarją znajdzie się w porcie lub miejscu, gdzie byłaby praktycznie możliwa jego naprawa dla umożliwienia kontynuowania podróży z całym ładunkiem, jednakże w celach zmniejszenia kosztów zdecydowano się holować statek stamtąd do innego portu lub miejsca naprawy lub też do portu przeznaczenia, albo też przeładować ładunek w całości lub części na inny statek, albo też wysłać ładunek w inny sposób, wtedy dodatkowe koszty, powstałe wskutek holowania statku oraz przeładowania i wysłania ładunku, zostaną rozdzielone na poszczególne osoby zainteresowane, ale najwyżej do wysokości zaoszczędzonego wydatku, i to na każdą osobę w tym stosunku, w którym partycypowałaby w pokryciu wydatku zaoszczędzonego.

Reg. XI. Płaca i utrzymanie załogi w porcie schronienia etc.

Płacę i koszty utrzymania kapitana, oficerów i reszty załogi w czasie koniecznego pobytu statku w porcie lub innem miejscu w okolicznościach wymienionych w reg. X. traktuje się jako część awarji wspólnej[2]), ale tylko, o ile powstały do chwili ewentualnej kondemnacji statku albo zaniechania podróży.

Reg. XII. Szkoda, wyrządzona ładunkowi podczas wyładowywania etc.

Szkody i straty w ładunku, opale i prowiancie, powstałe wskutek utrzymywania.

[1]) por. § 706, p. 2 Khn.

[2]) por. § 706, p. 4 Khn (Kodeks handlowy niemiecki z 1897 roku).

wyładowania, zamagazynowania i ponownego załadowania i umieszczenia tych przedmiotów na statku, należy wynagrodzić jako awarję wspólną tylko wtedy, jeżeli koszty dokonania tych czynności należą do awarji wspólnej.

Reg. XIII. Potrącenia od kosztów naprawy.

Przy ustalaniu szkody, którą poniósł statek wskutek awarji, dopuszczalne są według Reg. XIII. potrącenia od efektywnych kosztów naprawy statku z tytułu różnicy pomiędzy nowem i starem[3]) (new for old), zależnie od rodzaju konstrukcji (z żelaza, stali, drzewa) i wieku statku[4]).

Reg. XIV. Prowizoryczna naprawa.

Reguła ta wypowiada zasadę, że koszty prowizorycznych reparacyj statku wykonanych w porcie załadowania, wyładowania lub schronienia w interesie wspólnego bezpieczeństwa albo w związku z uszkodzeniami, wywołanemi przez awarję wspólną, winny być wynagradzane jako awarja wspólna, przyczem żadne potrącenia z tytułu różnicy pomiędzy starem i nowem nie mogą mieć miejsca[5]).

Reg. XV. Strata frachtu.

Stratę frachtu (loss of freight) należy wynagradzać jako awarję wspólną, o ile utrata lub uszkodzenie ładunku, które stratę frachtu spowodowały, są wynagradzane jako awarja wspólna[6]).

Reg. XVI. Wynagrodzenie za ładunek utracony lub poświęcony.

Wynagrodzenie za szkody i straty w ładunku, powstałe w związku z awarją wspólną, powinno być obliczone na podstawie ceny rynkowej ładunku w dniu nadejścia statku do portu przeznaczenia, a w razie gdy podróż gdzieindziej się kończy, w dniu ukończenia podróży[7]).

Reg. XVII. Przedmioty uczestniczące w pokryciu awarji.

Przedmioty, które uczestniczą w pokryciu awarji wspólnej, biorą udział w tem pokryciu swą rzeczywistą wartością (the actual net values) w chwili ukończenia danej podróży, doliczając do tego wartość przedmiotów, poświęconych w awarji wspólnej. Zwolnione od uczestniczenia w pokryciu awarji są bagaż pasażerski i osobiste rzeczy pasażerów, na które nie wystawiono konosamentu[8]).

Reg. XVIII. Awarja statku.

Reguła ta traktuje o wysokości wynagrodzenia za uszkodzenia i straty, które poniosły statek, maszyny i aparaty okrętowe. Przy ustalaniu wynagrodzenia awaryjnego powinny decydować rzeczywiste i godziwe (actual reasonable) koszty reparacyj oraz uzupełnień straconych części, przyczem powinny wg. reguły XIII mieć miejsce potrącenia z tytułu różnicy pomiędzy nowem i starem. Przy całkowitej utracie statku, rzeczywistej lub domniemanej, decyduje wartość szacunkowa statku w stanie nieuszkodzonym po odciągnięciu przypuszczalnych kosztów naprawy tych uszkodzeń, które nie posiadają charakteru awarji wspólnej, i ewentualnie ceny sprzedaży pozostałych części statku.

Reg. XIX. Towary zatajone lub fałszywie zadeklarowane.

Reguła ta dotyczy uszkodzeń i strat ładunku załadowanego bez wiedzy armatora albo zadeklarowanego rozmyślnie fałszywie. Uszkodzeń tych i strat nie zalicza się do awarji wspólnej, jednakże ładunek taki partycypuje w pokryciu awarji, jeżeli zostanie wyratowany. Ładunek dotknięty awarją, którego wartość przy załadowaniu podano fałszywie poniżej rzeczywistej wartości, uprawnia do odszkodowania tylko stosownie do swej wartości żadeklarowanej, ale partycypują w pokryciu awarji według swej rzeczywistej wartości.

Reg. XX. Wydatki w związku z dojazdem do portu.

Zużycie paliwa, prowiantu oraz płaca i koszty utrzymania kapitana, oficerów i reszty załogi w czasie przedłużenia podróży wskutek zawinięcia statku do portu lub miejsca schronienia albo w czasie powrotu do portu załadowania, zalicza się do awarji wspólnej, jeżeli koszty wejścia do tychże portów stanowią awarję wspólną stosownie do Reg. Xa. Zużycie paliwa i prowiantu w czasie dodatkowego pobytu statku w porcie lub miejscu załadowania, wyładowania lub schronienia zalicza się do awarji wspólnej za ten czas, za który zalicza się do awarji wspólnej płacę i utrzymanie kapitana, oficerów i reszty załogi zgodnie z regułą XI, za wyjątkiem paliwa i prowiantu, zużytych w celu wykonania napraw, które nie są zaliczane do awarji wspólnej.

Reg. XXI. Prowizja od wyłożonych funduszów.

Z tytułu zaliczek, wpłacanych naprzód na cele pokrycia awarji przyznaje się prowizję w wysokości 2% od tych zaliczek i zalicza się ją do awarji wspólnej. Jeżeli jednak potrzebne fundusze nie są dostarczone przez uczestników awarji, obowiązanych do uczestniczenia w pokryciu awarji, wtedy zalicza się do awarji wspólnej także wszelkie koszty i straty związane z uzyskaniem potrzebnych funduszów w drodze pożyczki lub sprzedaży ładunku. Także koszty asekuracji wyłożonych funduszów zalicza się do awarji wspólnej.

[3]) przy naprawie często konieczne jest zastąpienie starych części nowemi.
[4]) por. § 710 Khn.
[5]) por. § 706, p. 4 ust. 3 Khn.
[6]) por. § 715 Khn.
[7]) § 712 Khn: w chwili rozpoczęcia wyładowania.
[8]) por. §§ 717, 719, 708 Khn.

Reg. XXII. Odsetki od strat, wynagradzanych jako awarja wspólna.

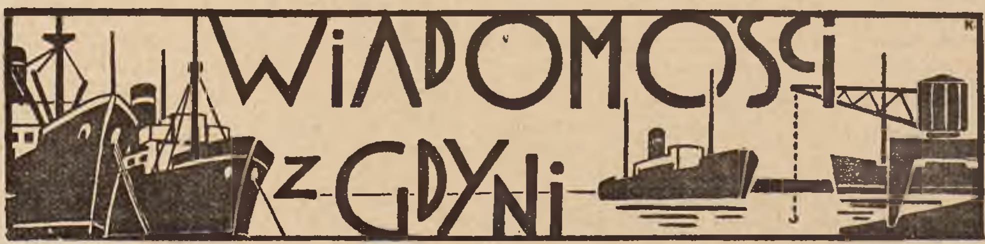
Od wydatków, ofiar i odszkodowań, zaliczonych do awarji wspólnej, liczy się ustawowy procent roczny, obowiązujący w porcie przeznaczenia lub w porcie, gdzie podróż się kończy, a w braku ustawowego procentu — 5% rocznie, i to aż do daty sporządzenia planu ustalenia i rozdziału szkody awaryjnej (dyspaszu), przyczem uwzględnia się wpłaty, uskutecznione w międzyczasie przez biorących udział w pokryciu awarji, oraz zaliczki, pobierane naprzód z funduszów awaryjnych.

Reg. XXIII. Depozyty gotówkowe.

Reguła XXIII traktuje o depozytach gotówkowych, wpłacanych jako gwarancja uiszczenia kwot, przypadających od ładunku z tytułu pokrycia awarji, z tytułu kosztów ratowania i innych kosztów, mianowicie postanawia, że depozyty te powinny być przelewane na specjalny rachunek bankowy, przynoszący procent, otwarty na nazwiska 2-ch powierników, z których jeden zostanie wyznaczony na koszt armatora. drugi na koszt deponentów.

Jak z powyższego streszczenia York Antwerp Rules wynika, normują te reguły szczegółowo materjalną stronę zagadnienia awarji wspólnej. Umieszczenie ich w umowie przewozowej lub konosamencie wyklucza w znacznym stopniu możliwość kolizji norm prawnych przy sporach pomiędzy stronami. W razie nieumieszczenia w umowie lub konosamencie klauzuli o ich stosowaniu, decyduje w kwestjach materjalnych awarji wspólnej prawo miejsca sporządzenia dyspaszu, t. j. portu przeznaczenia, ewentualnie w razie niedotarcia do tego portu miejsca faktycznego ukończenia podróży. (§ 727 Khn).

Dr. Władysław Sowiński.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 27 października odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. inż. N. Korzóna posiedzenie Prezydjum Izby. Na porządku dziennym obrad był szereg spraw, związanych ze zwołaniem na dzień 30 października Plenarnego Zebrania, oraz sprawy bieżące.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 30 października 1934 r. odbyło się pod przewodnictwem p. Prezesa inż. Napoleona Korzóna XVII. Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Zagajając zebranie, Prezes Izby, p. inż. Korzón, dał przegląd główniejszych zjawisk gospodarczych natury ogólnej, jak również najważniejszych wydarzeń z życia gospodarczego okręgu Izby. Szczególną uwagę zwrócił p. Prezes na doniosłość układu gospodarczego polsko - gdańskiego z dnia 6-go sierpnia 1934 r. Zawarte w związku z tym układem umowy branżowe stwarzają dla produkcji i handlu rolnego na Pomorzu stałą możność zbytu znacznej ilości produktów rolnych na rynku gdańskim. W pracach tych, mających na celu unormowanie wymiany towarowej między Polską a W. M. Gdańskiem, Izba nasza brała wybitny udział i dalej stać będzie na straży interesów gospodarczych jej okręgu, gdyż jest reprezentowana przez dwóch delegatów i jednego zastępcę w Komisji Rozdzielczej dla obrotu artykułami spożywczemi z W. M. Gdańskiem. Koniec swego zagajenia p. Prezes Korzón poświęcił ocenie działalności Dyrektora Izby, p. Mgr. praw Henryka Krupskiego, który w dniu 1 listopada br. ukończył 10 lat pracy swej na stanowisku Dyrektora Izby. Prezes Korzón stwierdzając, że p. Dyrektor Krupski zasłużył się w swej pracy dla dobra Izby, postawił wniosek, aby Plenarne Zebranie wyraziło mu swe uznanie za całokształt jego działalności na stanowisku Dyrektora Izby. Wniosek ten został jednomyślnie przy żywych oklaskach przyjęty.

Przedmiotem obrad Plenarnego Zebrania było sprawozdanie z działalności Izby od czasu ostatniego zebrania, oraz sprawozdanie z aktualnych prac samorządu gospodarczego w dziedzinie podatkowej; odnośny referat scharakteryzował szczegółowo wyniki obrad zarówno Izbowej Komisji Podatkowej, jak i Związku Izb w odniesieniu do następujących zagadnień podatkowych:

1. Zryczałtowania podatku przemysłowego od obrotu dla drobnych przedsiębiorstw.

2. Rewizja systemu świadectw przemysłowych oraz prolongata okólników o ulgowem wykupnie świadectw na rok podatkowy 1935.

3. Scalenia podatku przemysłowego dla niektórych artykułów, w pierwszym rzędzie dla towarów kolonjalnych.

4. Sprawy ustalenia t. zw. „partji" towaru w zrozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym dla celów wykupna świadectw przemysłowych.

5. Zasady oraz zwyczaje księgowości dla celów podatkowych.

6 Opodatkowania komisentów i pośredników handlowych.

W związku ze sprawozdaniem wywiązała się ożywiona dyskusja dotycząca spraw komunikacyjnych, w szczególności w sprawie zaopinjowania projektu nowej taryfy kolejowej, przyczem zapadła uchwała, ażeby izbowa Komisja Komunikacyjna przy opracowaniu tych zagadnień ściśle współpracowała z członkami Państwowej Rady Komunikacyjnej.

Osobny punkt porządku obrad stanowiło sprawozdanie Przewodniczącego Komitetu Budowy Gmachu Izby p. radcy Rummla z dotychczasowej akcji Komitetu. Komitet odbył kilka posiedzeń, rozważając możliwości realizacji budowy gmachu oraz ustalając ogólne wytyczne, jakim gmach ten powinien odpowiadać. Projektowany gmach będzie służył nietylko dla pomieszczenia biura Izby, lecz także dla instytucyj gospodarczych jak giełdy, związków gospodarczych i t. p. Komitet zainteresował się przedewszystkiem sprawą zarezerwowania odpowiedniego placu pod budowę gmachu, w związku z czem Izba zwróciła się, w porozumieniu z gdyńskim oddziałem Banku Gospodarstwa Krajowego do Centrali Banku w Warszawie, z prośbą o zarezerwowanie na cel powyższy placu, położonego przy Skwerze Kościuszki, obok gmachu „Żeglugi Polskiej", będącego własnością Banku. Bank Gospodarstwa Krajowego udzielił Izbie opcji na kupno tego terenu.

Sprawozdanie p. radcy Rummla przyjęło plenarne zebranie do wiadomości.

Pozatem Plenarne Zebranie uchwaliło preliminarz dodatkowego budżetu Izby na rok bieżący oraz preliminarz budżetowy na rok 1935.

Sporządzenie dodatkowego budżetu na rok bieżący okazało się konieczne, z powodu wzrostu wpływów i wydatków.

Budżet na rok 1935 obraca się tak po stronie dochodowej jak i rozchodowej w granicach budżetu zeszłorocznego i zamyka się sumą zł. 340.820,—.

Zamykając zebranie, p. Prezes Korzon w związku z zakończeniem w bieżącym roku kadencji obecnej Izby, dokonał przeglądu jej prac, w szczególności w dziedzinie organizacyjnej przez powołanie do życia sekcji żeglugowo - portowej, przeniesienia siedziby Izby z Grudziądza do Gdyni i przydzielenia Izbie okręgu nadnoteckiego. Pozatem podkreślił harmonijne współdziałanie wszystkich czynników, wchodzących w skład Izby, co w rezultacie przyczyniło się do osiągnięcia szeregu pozytywnych wyników dla dobra reprezentowanego okręgu.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w ciągu września ogółem 87.034 ton towarów, co w porównaniu do sierpnia stanowi spadek o 10.699 ton. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 21.262 ton, o 2.171 ton więcej niż w sierpniu, na wywóz 59.296 ton, o 10.510 ton mniej niż w sierpniu i na przewóz między obcemi portami 6.476 ton, o 2.360 ton mniej niż w sierpniu.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 44.144 ton towarów, z czego na linje regularne przypadło 17.618 ton i na trampy 26.526 ton. Z porównania tych liczb z liczbami, ilustrującemi przewozy w sierpniu, wynika, że statki na linjach regularnych przewiozły towarów więcej o 798 ton, zaś trampy o 148 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z powyższych ilości towarów na przywóz przypadło 18.822 ton (o 1.674 więcej niż w sierpniu), na wywóz 18.873 ton (o 1.559 ton więcej niż w sierpniu), na przewóz między obcemi portami 6.449 ton (o 2.287 ton mniej niż w sierpniu).

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: na linji Rotterdamskiej przewieziono 8.509 ton towarów, co stanowi o 1.397 ton mniej niż w sierpniu; z tego przypadło na przywóz 5.620 ton (mniej niż w sierpniu o 785 ton) w wywozie 2.470 ton (o 677 ton mniej niż w sierpniu) i wreszcie w przewozie między obcemi portami 419 ton (o 65 ton więcej niż w miesiącu poprzednim).

Na linji Antwerpijskiej przewieziono 5.291 ton towarów (więcej niż w sierpniu o 1.152 tony), z czego na przywóz przypadło 1.332 ton (w sierpniu 1.329 ton) na wywóz 3.761 ton (w sierpniu 2.535 ton) i na przewóz między obcemi portami 198 ton (w sierpniu 275 ton), tak jak na linji Antwerpji, tak i na fińskiej przewozy we wrześniu wzrosły — osiągając 2.702 ton (w sierpniu 1.876 ton) z czego na przywóz przypadło 237 ton (w sierpniu 722 ton), na wywóz 1.848 ton (w sierpniu — 525 ton) i na przewóz między obcemi portami 617 ton (w sierpniu —.629 ton). Na linji Gdynia — Hamburg przewozy również wzrosły z 899 ton w sierpniu do 1.116 ton we

wrześniu, z liczby tej na przywóz przypadło 790 ton (w sierpniu — 387 ton) i na wywóz 326 ton (w sierpniu — 312 ton).

Trampy Żeglugi Polskiej utrzymały jak i w sierpniu ilość przewozów prawie bez zmian: we wrześniu 26.326 ton — w sierpniu 26.378 ton, z czego na przywóz przypadło 10.843 ton — (84.343 ton rudy i 2.500 ton tomasyny), na wywóz — 10.468 ton (węgiel 7.915 ton, cukier 2.528 ton i maszyny 25 ton), między obcemi portami przewieziono węgla 5.215 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły 2 podróże z Ameryki i 1 podróż do Ameryki, przewożąc 211 ton towarów, wywożąc 1.160 ton i przewożąc między obcemi portami 27 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a Londynem i Hullem z drugiej — łącznie 7.410 ton towarów (w sierpniu 9.445 ton). Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 2.229 ton (do Gdyni 1.277 ton i do Gdańska 952 ton), co stanowi więcej niż w sierpniu o 490 ton, natomiast wywóz spadł o 2.525 ton, do wysokości 5.181 ton, z czego z Gdyni wywieziono 3.210 ton (w sierpniu 4.717 ton) i z Gdańska 1.971 ton (w sierpniu 2.989 ton). Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni poważny spadek wykazały bekony (z 1.953 ton w sierpniu do 1.311 ton we wrześniu); jaja z 1.623 ton w sierpniu do 985 ton we wrześniu, masła z 466 ton w sierpniu do 111 ton we wrześniu. Wywóz z Gdańska w ⅔ stanowił ładunki drzewa, którego wywieziono 1.347 ton na ogólną ilość wywozu 1.971 ton.

Ilość drobnicy, przywiezionej do Gdyni i Gdańska, wyniosła 2.229 ton, z czego na Gdynię przypadło 1.277 (z Londynu 574 ton, z Hull 703 ton) i do Gdańska 952 ton (z Londynu 315 ton, z Hul 637 ton), przyczem przywóz drobnicy do Gdyni wzrósł o 357 ton, a do Gdańska o 133 ton.

4 statki towarzystwa Polskarob odbyły we wrześniu 12 podróży (w sierpniu 16 podróży), wywożąc z Gdyni 31.024.5 ton węgla i przewożąc między obcemi portami 3.057,5 t. Przewóz węgla statkami Polskarob obniżył się w porównaniu do sierpnia o 10.479 ton. Z powyższej ilości wywieziono węgla do Szwecji 19.051,5 ton (w sierpniu 26.626 ton), do Norwegji 3.178 ton (w sierpniu 9.100 ton), do Belgji 2.850 ton (w sierpniu 5.670 ton), do Holandji 3.185 ton (w sierpniu 3.165 ton), do Danji 3.057,5 ton (w sierpniu 0 ton), do Irlandji 2.760 ton (w sierpniu — 0 ton). Statki Polskarob zawinęły w miesiącu sprawozdawczym do portów następujących: Hälsingborg, Limhamn, Göteborg (3 razy), Ilite, Ostendy, Malmö, Rosslare, Slemmenstad, Rotterdam, Kopenhaga i Methil.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1934 ROKU

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc październik przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 648.541,7 t. (we wrześniu 649.853.4 t.), z czego na obrót zamorski przypada 627.804,9 t. (we wrześniu 639.959,7 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 65.118 t. (we wrześniu 87.444,7 t.), a na wywóz 562.686.9 t. (we wrześniu 552.515 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 20.736,8 t. (we wrześniu 9.893,7 t.)

W porównaniu z październikiem roku ubiegłego, obroty portowe za ten sam miesiąc br. wzrosły o 22.066.4 t.

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

Przywóz	w tonach
Nasiona oleiste	3.769.6
śledzie	3.238,2
piryty	6.810.3
rudy	1.490.6
garbniki	2.712,3
skóry	2.844,9
bawełna	6.708,1
złom	18.880,3

Wywóz	w tonach
ziemniaki	1.612,7
bekony	1.796.4
jaja	1.311.3
węgiel eksport.	482.622.7
bunkier	13.362,9
koks	20.402.—
cukier	2.068,9
nawozy azot.	1.760.2
metale różne	4.514.1
szyny kolej.	2.336.—

Szczegółową analizę obrotów towarowych wraz z danemi porównawczemi podamy w następnym numerze.

PRZEMYSŁ ROZBIÓRKI STATKÓW NA ZŁOM W GDYNI.

Centrala Zakupów Złomu Polskich Hut Żelaznych zorganizowała w stoczni gdyńskiej rozbiórkę starych statków na złom. W tym celu przybył do Gdyni statek „Dusten". Zaznaczyć należy, że w r. ub. Polska importowała 320.809 ton złomu, który jest najpoważniejszym artykułem importowym w Gdyni. Inicjatywa Centrali Zakupów Złomu zapoczątkowała więc poważną dziedzinę pracy w porcie gdyńskim.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W CIĄGU MIESIĄCA WRZEŚNIA

Ogólny przywóz bawełny do portu gdyńskiego w ciągu września przedstawiał się w sposób następujący:

Przywieziono bawełny amerykańskiej	3.614.809 kg
Przywieziono bawełny egipskiej	570.476 kg
Przywieziono bawełny egzotycznej	721.043 kg
Razem	4.906.328 kg

Z tej ilości linjami komunikacji bezpośredniej przywieziono bawełny amerykańskiej — 2.655.345 kg, z przeładunkiem w portach europejskich — 959.464 kg. w tem z przeładunkiem w Bremie — 694.984 kg. w Hamburgu 148.310 kg, Rotterdamie 104.591 kg i Kopenhadze 11.579 kg.

Bawełny egipskiej linjami komunikacji bezpośredniej przywieziono 524.172 kg, zaś z przeładunkiem w Londynie 46.304 kg. Cała ilość bawełny egzotycznej przywieziona została z krajów pochodzenia z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich.

Pod koniec miesiąca września br. znajdowały się na składach w Gdyni w przybliżeniu następujące ilości bawełny:

amerykańskiej	16.489 Sq. bel
„	1.870 Rd. bel
egipskiej	2.271 bel
indyjskiej	3.216 bel
brazylijskiej	1.354 bel
rosyjskiej	5.847 bel
peruwjańskiej	41 bel
razem:	31.088 bel

SPRAWOZDANIE Z GDYŃSKIEGO RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1934 R.

Na tutejszym rynku frachtowym w październiku b. r. panowało znaczne ożywienie. Stawki frachtowe utrzymywały się z początku na dotychczasowym stosunkowo niskim poziomie i dopiero pod koniec miesiąca zwyżkowały pod wpływem zapotrzebowania większej ilości tonażu z Leningradu, Finlandji i Północnej Szwecji.

Anglja. Anglja była w dalszym ciągu jednym z głównych odbiorców polskiego drewna. Zafrachtowano cały szereg statków dla ładunków mieszanych drewna, przedewszystkiem do Londynu i Hull mniej-więcej po tych samych stawkach, co we wrześniu. Z pośród znanych kontraktów należy wymienić:

1 niem. statek 800 stds. dla mieszanego ładunku drewna Gdańsk/Londyn S. C. D.
kilka niem. statków 500 stds. dla mieszanych ładunków drewna Gdańsk Londyn S. C. D.
1 niem. statek 600 stds. Gdańsk/Hull V. D.
1 niem. statek 400 stds. Gdańsk/Hull V. D.

W wielu wypadkach doładowano partje zboża zarówno do Londynu, jak też i do Hull.

W Gdyni wykonano m. i. następujące kontrakty:

1 duński statek 100 stds. do Grimsby
1 duński statek 1000 stds. (pełny ładunek D. B. B.) do Hull
1 duński statek 600 stds. do Hull V. D.
1 duński statek 600 stds. do Londynu S. C. D.

Również i eksport zboża, specjalnie jęczmienia, z Gdańska do Anglji kształtował się w październiku dość korzystnie. Tytułem przykładu można wymienić.

1 niemiecki statek 600 ton z Gdańska do Aberdeen i Leith
1 niemiecki statek 600 ton do jednego portu wschodnich wybrzeży Anglji.
1 duński statek 600 ton do Londynu.
1 szwedzki statek 900 ton do Bristol Canal
1 duński statek 2000 ton do dwóch portów zachodnich wybrzeży, ładunek w list.
1 duński statek 200 ton do dwóch portów zachodnich wybrzeży, ładunek w list.

Holandja. Natężenie eksportu do Holandji wykazało pewną poprawę. Wyeksportowano poza kilkoma partjami zboża kilka drobnych, lecz całostatkowych partyj drewna do Rotterdamu i Amsterdamu po dotychczasowych stawkach.

Belgja. Wywóz do Belgji na początku miesiąca wykazał również poprawę, specjalnie jeśli chodzi o jęczmień. Wekspedjowano około 10 statków przeważnie niemieckich o wielkości od 700 — 3000 ton z Gdańska do Antwerpji. Zwiększony eksport należy przedewszystkiem tłumaczyć dążeniem eksporterów do opróżnienia przepełnionych składów. W eksporcie drewna do Belgji panował w dalszym ciągu spokój. Ładowano jedynie na statki linjowe mniejsze partje drewna twardego, a przedewszystkiem podkłady dębowe.

Francja. Eksport zboża zarówno jak i drewna do Francji utrzymywał się na niezmienionym niskim poziomie.

Danja. Również w wywozie zboża do Danji nie możemy zaawizować znaczniejszej poprawy, gdyż pojawiły się na rynku frachtowym zaledwie drobne partje wymagające natychmiastowego załadunku. W związku z nieznacznem zaoferowaniem ładunków stawki frachtowe nie uległy zwyżce.

SKŁADANIE KAUCYJ I WADJÓW W OBLIGACJACH POŻYCZKI NARODOWEJ.

Pismem skierowanem w dniu 19. 10. 34 r. do Centralnego Związku Przemysłu Polskiego Komisarz Generalny 6% Pożyczki Narodowej wyjaśnił, że w chwili obecnej przy składaniu kaucyj i wadjów obligacje Pożyczki Narodowej przyjmowane są na zamianę listów gwarancyjnych Banków oraz weksli kaucyjnych przy umowach dawniej istniejących, oraz w całej rozciągłości obligacje Pożyczki Narodowej przyjmowane są przy składaniu kaucyj i wadjów przy nowych umowach.

Pozatem p. Min. Skarbu uznał za możliwe przeprowadzenie zmiany odnośnie ograniczenia możliwości przyjmowania obligacyj Pożyczki Narodowej na zamianę kaucyj złożonych w gotówce w tym kierunku, że ograniczenie to ma zastosowanie tylko do kaucyj i wadjów złożonych do 28-go września 1933 r. (data subskrypcji Pożyczki Narodowej), natomiast na zamianę gotówki złożonej jako kaucje i wadja po tym terminie, mogą być przyjmowane obligacje Pożyczki Narodowej.

STATKI TOWARZYSTWA ITALO-SOMALA DADZĄ RÓWNIEŻ BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE GDYNIA — WSCHODNIA AFRYKA.

Societa Anonima di Navigazione Italo-Somala, która już wysłała z Genui 3-go bm. pierwszy statek z Genui w podróż porty włoskie Gdynia-Stockholm - Göteborg, będzie, jak z dotychczasowych danych wynika, utrzymywać swe statki na całym szlaku Somali - porty włoskie — Gdynia i porty szwedzkie. W ten sposób Gdynia się znajdzie na północnym końcu dłuższej linji towarowej, łączącej nasz port bezpośrednią komunikacją z wschodniemi brzegami Afryki, już na oceanie Indyjskim. Głównym ładunkiem tych motorowców pomiędzy wybrzeżem Somali a Genuą są banany, jednakże istnieją pewne możliwości przewozu na tej linji i innych towarów, w czem może być zainteresowany również nasz handel. Godne jest uwagi, że szybkie połączenie trzy razy w miesiącu bezpośrednio z Ganuą pomnaża połączenia naszego portu z głównemi ośrodkami składowo rozdzielczemi w Europie. Genua, która jest największym tego rodzaju ośrodkiem na morzu Śródziemnem wzmoże więc swą stałą łączność z Gdynią i stanie obok regularnych połączeń naszego portu z Londynem, Hamburgiem, Antwerpją, Rotterdamem. Amsterdamem, Bremą, Kopenhagą Göteborgiem i innemi portami węzłowemi.

Można uważać więc za dojrzałe i w wysokim stopniu naturalne **bezpośrednie** połączenie Gdyni szybkobieżną linją z portami Italji, z Genuą na czele. Genua posiada własne połączenia linjowe, odmienne od połączeń linjowych wielkich portów północnej Europy, a częściowo je konkurencyjnie dublujące. Stąd dla naszego ośrodka portowego i dla naszego handlu wypływają znaczne korzyści, zwiększenie możliwości wyboru linij, zwiększenie szybkości transportu, wzbogacenie możliwości handlowych.

Niemniej dla strony włoskiej szybka bezpośrednia linja do Gdyni ma doniosłe znaczenie, gdyż połączenie z naszym ośrodkiem portowym oznacza nietylko łączność z obszarem celnym Polski i W. Miasta Gdańska o 33 mil. ludności, lecz również łączność z portami państw wschodniego Bałtyku, utrzymującemi liczne regularne połączenia z Gdynią. Z krajami temi, jak wiadomo, Italja bezpośrednich połączeń linjowych nie posiada.

MOŻLIWOŚĆ ZWIĘKSZENIA SUBWENCJI ANGIELSKIEJ DLA ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Prawdopodobnie projekt ustawy zapewniającej dla trampingu angielskiego subwencję „o charakterze defensywnym" w wysokości 2.000.000 L rocznie zostanie wniesiony wkrótce po otwarciu sesji parlamentu, która rozpocznie się 20 listopada. Sytuację komplikuje jedynie stanowisko armatorów, utrzymujących linje regularne. Uważają oni, że pomoc dla trampingu raczej zaostrzy konkurencję pomiędzy trampingiem i linjami regularnemi. Wobec tego zapowiada się jeszcze równolegle do stałej subwencji w wysokości

2 mil. funtów rocznie dla trampingu również pożyczka w wysokości 300.000 L dla żeglugi linjowej, celem dopomożenia jej w ciężkiej obecnej sytuacji.

PROJEKT ZNIŻKI I NAWET CAŁKOWITEGO ZNIESIENIA OPŁAT PORTOWYCH W ROTTERDAMIE.

Rada miejska Rotterdamu ma zająć stanowisko wobec projektu, który będzie wniesiony przez burmistrza miasta w sprawie upoważnienia Zarządu Miasta do zniżania i nawet w szczególnych wypadkach, całkowitego skreślania należytości z tytułu opłat portowych: 1) ze względu na konieczność wyrównania, 2) ze względów handlowych, oraz 3) z uwagi na interes publiczny.

Tego rodzaju projekt wywołał już silne zaniepokojenie z jednej strony w Amsterdamie, z drugiej — w Antwerpji, gdzie „Lloyd Anversois" już zaopatrzył wiadomość uwagą, że wniosek ten zadziwi zapewne tych, którzy sądzili, że w zasadzie zarządy portów holenderskich i belgijskich trzymają się wytycznej nie eksploatować swych portów z wpływami poniżej kosztów własnych.

NOWOOTWARTY KANAŁ WZMOCNIŁ SYTUACJĘ ANTWERPJI.

Uroczyście poświęcony w tych dniach kanał Alberta związał Antwerpję drogą kanałową z Leodium (Liege), centrum metalurgji belgijskiej. Znaczenie nowego połączenia jest dla Antwerpji, jako portu morskiego, bardzo duże, gdyż dotąd komunikacja z Leodium odbywała się przez Mastricht, w Holandji rzekami, przyczem barki zużywały na to tydzień czasu, natomiast kanałem podróż trwać będzie tylko 30 godzin. Roboty rozpoczęto w r. 1930 i zakończone one zostaną w roku 1937, kiedy kanał przepuszczać będzie już statki o nośności 2.000 ton.

Znaczenie kanału zwiększa się przez to, że prowadzi on przez bogate zagłębie węglowe Campine, eksploatowane dopiero od 14 lat; równocześnie zagłębie węglowe Leodium jest już na wyczerpaniu. Budowa kanału jest największem tego rodzaju dziełem technicznem w Belgji, gdyż przeszkody terenowe są olbrzymie. Na dystansie w linji powietrznej 122 km. różnica poziomów wynosi 60 metrów; spadek ten pokonany zostaje w zaledwie 6 śluzach. Dzięki budowie kanału Antwerpja, której słabem miejscem była strona wschodnia (Campine) obecnie ożywia ten sektor przyportowy, uzyskując możliwości rozbudowy przemysłowej i komunikacyjnej szerokim wachlarzem i osłabiając ujemne skutki bliskości holenderskiej granicy dla rozwoju węzła portowego.

ZNACZNE OBROTY SZCZECINA W R. 1934

Już obecnie, na podstawie wyników z trzech pierwszych kwartałów br. zarząd portu Szczecina szacuje wielkość całkowitego ruchu towarowego w Szczecinie w r. 1934 na 5 mil. ton.

Niemieckie koła fachowe uważają ten wynik za znakomity. W przeciwieństwie więc do Hamburga i Bremy, które w r. b. towarowego ruchu nie zwiększyły, Szczecin wykaże z całą pewnością ruch rekordowy.

PROJEKT MECHANICZNEGO PRZEŁADUNKU APATYTÓW W MURMAŃSKU.

W końcu ub. miesiąca przeładowano w naszym porcie 10.000 t. apatytów z dwóch parowców przybyłych z Murmańska. Przeładunek tego surowca, potrzebnego do fabrykacji nawozów sztucznych (Chorzów) odbywał się pod kranami mostowemi, z zastosowaniem zasobnika i nie bez pewnych trudności. W ładowni apatyty, przedstawiające biały, bardzo drobny proszek, przylepiały się do ścian, łopat i chwytaczy. Na powietrzu proszek ulegał wywianiu: stratę obliczono w samej Gdyni na 30 proc.; przy dalszym transporcie wagonowym straty zapewne wypadły jeszcze większe.

Apatyty te zostały w Murmańsku załadowane sposobem ręcznym, przy minimalnem użyciu transporterów: jeden wagon według danych sowieckich wyładowywano przez 4 godziny, statek średniej wielkości (5.000 t.) załadowuje się w 12—15 dniach.

Eksport apatytów ma być podniesiony do 1 mil. ton rocznie jeszcze w r. 1934 i dalej systematycznie zwiększany.

Ze sprawozdania z projektu murmańskiego wynika, że inżynierowie sowieccy uznają znaczną szkodliwość przeładunku apatytów tak dla ludzi, w razie ręcznej pracy, jak też dla łożysk i części otwartych mechanizmów. Zasada mechanizacji uznana za bardzo trudną do wykonania. Nie mniej jednak przewiduje się zastosowanie przeładunku mechanicznego wagon-skład-statek i wagon-statek przy pomocy nowych mechanicznych urządzeń będących w budowie już w pierwszej połowie 1935 roku.

TRUDNA SYTUACJA ŻEGLUGI I BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO HOLANDJI

Towarzystwa holenderskie żeglugi linjowej przechodzą bardzo ciężki kryzys; nie korzystały one dotąd z żadnych subwencyj i obecnie już wyczerpują swoje rezerwy kapitałowe. Jedynie Rotterdamsche Lloyd dzięki intratnym linjom, połączeniem z Holenderskiemi Indjami trzyma się lepiej i nie naruszył dotąd swych rezerw. Wysoki standart życiowy i konkurencja równoległych obcych linij, nie należących do bander państw „bloku parytetu złota" szczególnie niekorzystnie wpływają na wyniki finansowe eksploatacji holenderskich

linij. Również sytuacja budownictwa okrętów w Holandji jest nadzwyczaj trudna. Zapowiada się całkowite zamknięcie wielkiej stoczni „Nederlandsche Scheepsbouw Maatsshaappij“, w marcu 1935 roku, o ile do tego czasu sytuacja nie ulegnie zmianie.

OŻYWIENIE WYWOŁANE SUBWENCJĄ WE FRANCJI.

Wejście w życie w sierpniu rb. we Francji subwencji w wysokości 150 mil. franków rocznie, na którą się składa specjalny 4% dodatek do cła importowego, już wpłynęło na zmniejszenie unieruchomionego tonażu, i wzmożenie akcji rozbiórki i nawet budownictwa okrętowego. Między innemi na rozbiórkę poszedł znany parowiec linji transatlantyckiej „La France“; „Ile de France“ tegoż towarzystwa przebudowuje się, otrzymując przedłużony dziób nowego kształtu, celem zwiększenia szybkości drogowej. Również szereg statków linjowych morza Śródziemnego uległ lub ulegnie przebudowie.

Ogółem we Francji od 15 lipca do 15 września, t. zn. w okresie kiedy działanie ustawy Tasso o subwencjach już istniało, rozebrano 47.000 t. statków, uruchomiono 147.000 ton, oraz unieruchomiono 40.000 ton. Wśród statków uruchomionych było 14 węglowych. Ogółem tonaż unieruchomiony w tym czasie zmniejszył się z 717 tys. ton do 564 tys. ton.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

SKŁADANIE PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH NA MIESIĄC LISTOPAD — GRUDZIEŃ 1934 R.

Termin składania podań o przywóz towarów reglamentowanych (kontyngenty dwumiesięczne) na listopad — grudzień b. r. do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni upłynął 2 listopada br., przeto podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym rozdziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi. Podania winny być wnoszone na każdą pozycję taryfy celnej i o ile możności na każdy punkt tej pozycji oddzielnie, na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie, względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwy towarów według nomenklatury nowej taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 732).

Firmy, mające swą siedzibę w powiatach: Bydgoszcz miasto i powiat, Inowrocław miasto i powiat oraz w powiecie szubińskim i wyrzyskim, mogą składać odnośne podania w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

Podania należy składać w dwóch równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury, względnie faktury proforma, szczególnie o ile chodzi o przywóz artykułów chemicznych oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Ekspozyturę lub Przedstawicielstwo Izby, względnie notarjusza, odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1934. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr). Przy wnioskach o chemikalja, dołączenie faktury jest konieczne.

Ze względu na małe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach o przywóz obok nazwy towaru względnie w rubryce: „dodatkowe wyjaśnienia“ należy podać najmniejszą jednostkę wagonową danego towaru lub minimalną ilość tegoż, którą można sprowadzić.

Podania winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 3 zł, a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. Opłatę administracyjną Izby, która zależną jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby względnie na nasze konto w P. K. O. Nr. 204.415.

We wnioskach o przywóz należy podawać wartość towaru krajową, a nie cenę zakupu. —

TARYFA OPŁAT ADMINISTRACYJNYCH IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI ZA WNIOSKI O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH

Za wnioski o przywóz towarów reglamentowanych podstawowa opłata przy każdej pozycji	zł	2.—
plus od wartości do zł 500,— .		0,5%
przy wartości ponad zł 500 do 1.000,— zł		0,75%
przy wartości ponad zł 1.000,— do 3.000,— zł		0,3%
najmniej	zł	10,—
najwyżej	zł	15,—
przy wartości ponad zł 3.000,— do 150.000 zł		0,25%
najmniej	zł	15,—
najwyżej	zł	300.—
przy wartości ponad zł 150.000 do 300.000 zł		0,2%
najwyżej	zł	500.—
przy wartości ponad 300.000 zł		0,1%
najwyżej	zł	1.000,—

Od podań o przywóz surowców do dalszej przeróbki. mianowicie: skóry surowe, nasiona oleiste i kopra. ekstrakty garbnikowe i garbniki. tłuszcze zwierzęce surowe i kauczuk. stawka obniża się o 50%.

NAJNOWSZE ZARZĄDZENIA W SPRAWIE ZAKAZU PRZYWOZU TOWARÓW, ZMIANY TARYFY CELNEJ PRZYWOZOWEJ, ZNIŻEK I ULG CELNYCH.

W związku z wejściem w życie z dniem 30 października br. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. X. 1933 roku o prawie celnem (Dz. U. R. P. Nr. 84 poz. 610), ukazało się: w Dz. U. R. P. Nr. 96 z dnia 30 października 1934 r.:

1) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 1934 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. Rozporządzenie to przewiduje dawniejsze zakazy przywozu t. j. te, które obowiązywały do dnia 29 października br. Pozwolenia przywozu, wystawione na podstawie rozporządzeń w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów obowiązujących do wyżej cytowanego terminu, są ważne w terminach na nich oznaczonych (poz. 871).

2) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 października 1934 r. o zmianie taryfy celnej przywozowej, mianowicie rozporządzeniem tem Uwaga po punkcie 2 lit. a poz. 78 tar. celnej przywozowej, otrzymała brzmienie:

	Cło od 100 kg I.	II.
	zł	
Uwaga. Herbata, objęta p. 2. lit. „a" nin. pozycji, sprowadzana przez porty polskiego obszaru celnego	630,—	630,—

Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. (poz. 872).

3) rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych. Bliższych informacyj w powyższej kwestji udziela biuro Izby Referat Celny w godz. urzędowych. Pozwolenia Ministra Skarbu wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 26 kwietnia 1934 r. o ulgach celnych (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 333) zachowują ważność do dnia 30 kwietnia 1935 r. włącznie, o ile dotyczą towarów wyszczególnionych w powyższem rozporządzeniu. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. i obowiązuje do dnia 30 kwietnia 1935 r. włącznie (poz. 875).

4) rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych na:

a) tkaniny, oprócz osobno wymienionych z jedwabiu sztucznego, jedno lub wielobarwne o szerokości najwyżej 58 cm., zaopatrzone w brzegi o splocie taflowym szer. nie węższej, niż 5 mm, przeznaczone do wyrobu parasoli i parasolek. o wadze 1 m^2 (powyżej 120 gr. — cło wynosi 1.500 zł. od 100 kg do 120 gr. — 2.000 zł — (poz. t. c. 576).

b) poz. 1085 z p. 10 t. c. części maszyn młynarskich: podstawy walcowe — cło 90 zł. aspiratory, łuszczarki, automatyczne łuszczarki — perlaki. maszyny do czyszczenia i odsiewania kaszek oraz jagielników — cło 110 zł, pitle płaskie cło — 80 zł — odsiewacze zychtmaszyn, cylindry i inne maszyny młynarskie oprócz os. wymien. cło 160,— zł od 100 kg.

c) z poz. 1099 t. c. przyrządy elektryczne zapłonowe i oświetleniowe do samochodów, elektryczne wycieraczki szyb: sygnały elektryczne: kierunkowskazy elektryczne do samochodów — cło 500 zł od 100 kg.

d) poz. 1107 z p. 1 t. c. aparatury elektryczne rozrusznikowe — cło 500 zł od 100 kg.

Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dniem 30 października 1934 r., przyczem pozwolenia Ministra Skarbu, wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 31 marca 1934 r. o ulgach celnych (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz. 283) zachowują ważność do dnia 31 grudnia 1934 r. włącznie (poz. 876).

5) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżce celnej na jądra pestek egzotycznych. odmiany moreli. t. zw. ghejsi. Rozporządzenie to przewiduje cło zniżone, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego (autonomicznego) zawartego w kolumnie II taryfy celnej przywozowej, określone zostało na 25%. Ulga celna uzależniona jest od otrzymania pozwolenia Ministra Skarbu na jej zastosowanie. Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. i obowiązuje do dnia 31 grudnia 1934 r. włącznie. Pozwolenia Ministra Skarbu wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 28 sierpnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 83 poz. 758) zachowują ważność do dnia 31 grudnia 1934 r. (poz. 877).

6) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych na owoce południowe, towary kolonjalne i oleje roślinne. Rozporządzenie to przewiduje, że niżej wyszczególnione towary. sprowadzane za pozwoleniem Ministra Skarbu przez porty polskiego obszaru celnego podlegają cłu zniżonemu w następującej wysokości;

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Cło zniżone w zł od 100 kg
60 z p. 2.	Banany niedojrzałe w postaci zielonych gron sprowadzane dla krajowych dojrzewalni	31.—
60 z p. 3.	Pomarańcze gorzkie t. zw. „Grapefruits“	31.—
60 p. 4.	Cytryny	25.—
61 p. 1.	Daktyle, również suszone w opakowaniu powyżej 4 kg	100,—
62 p. 3.	Rodzynki, oprócz os. wym.	40.—
63 p. 2.	Figi suszone w wiankach	24.—
63 p. 3a.	Figi suszone inne w opakowaniu powyżej 5 kg	36,—
72	Migdały:	
p. 1.	w łupinach	200.—
p. 2.	bez łupin	125,—
76 p. 1.	Kawa i łupinki kawowe, surowe	90,—
78 p. 2a.	Herbata oprócz osobno wymienionej w opakowaniu powyżej 2 kg	345,—
80 p. 1.	Kakao w ziarnkach lub łamane i łupinki kakaowe, wszystko surowe suszone, prażone lub palone	26,—
82 p. 1.	Szafran	3.000,—
82 p. 2.	Wanilja w strączkach, również mielona, chociażby z cukrem	1.000.—
82 p. 3.	Kardamon	1.000.—
82 p. 4.	Pieprz czarny, pieprz biały, ziele ang. cynamon:	
	a) niemielone	186,—
	b) mielone, krajane	235,—
82 p. 5.	Goździki, kwiat goździkowy, badian, imbir, kwiat muszkatołowy, gałka muszkatołowa, pieprz turecki w suchych strączkach oraz inne korzenie niewymienione:	
	a) niemielone	190,—
	b) mielone, krajane	225.—
211 p. 1.	Oleje roślinne, stałe, przy 15 C. oprócz osobno wymienionych o zawartości wolnych kwasów tłuszczowych 2,5% i wyżej	25,—

Rozporządzenie to weszło w życie z dn. 30 października 1934 r. i obowiązuje do dnia 31 marca 1935 r. Pozwolenia Ministra Skarbu wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 11 października 1933 r. o ulgach celnych na owoce południowe, towary kolonjalne i oleje roślinne (Dz. U. R. P. Nr. 78 poz. 556) z ważnością do dnia 29 października 1934 r., zachowują swą ważność do dnia 31 grudnia 1934 r. przyczem cło zniżone od towarów odprawianych na podstawie wymienionych pozwoleń, oblicza się według zasad ustalonych w powyższem rozporządzeniu, t. j. z dnia 25 października 1934 r. (poz. 878).

7) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych na śledzie. Rozporządzenie to przewiduje, że sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego niżej wymienione śledzie, podlegają cłu zniżonemu w następującej wysokości:

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Cło zniżone w zł
116 z p. 3 z uwagi	Śledzie żywe, świeże, nieżywe (mrożone, śnięte) od 100 kg	1.—
117 p. 1. uwaga 1-a.	Śledzie solone w beczkach od 1/1 beczki	16.—

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. i obowiązuje do dn. 31 grudnia 1934 r. (poz. 879).

8) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 23 października 1934 r. w sprawie opłat za wykonanie czynności przez funkcjonarjuszów celnych poza miejscem urzędowem lub poza czasem urzędowym oraz za konwojowanie i strzeżenie towarów. Rozporządzenie to ogłoszone zostało w Dz. U. Nr. 95 z dnia 29 października 1934 r. poz. 862. Bliższych informacyj udziela biuro Izby Referat Celny w godz. urzędowych.

WAŻNE ROZPORZĄDZENIE W DZIEDZINIE CEŁ.

W numerze 96 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 30 października br. opublikowany został szereg ważnych rozporządzeń Ministra Skarbu w sprawach celnych. Tak pod pozycją 873 ustanawia Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych celną taryfę wywozową od wyszczególnionych w załączniku do tego rozporządzenia towarów. Towary te podzielone są na 5 grup. Do 1 grupy wchodzą rudy, żużle, popioły i metale nieszlachetne, do II-ej drewno, do III-ej zwierzęta, ptactwo, wytwory hodowli, mięso i przetwory mięsne, do IV-ej surowce i odpadki pochodzenia zwierzęcego i wreszcie do V-ej różne (grupa ta obejmuje 4 rodzaje towarów). Ogółem ustalone zostało cło wywozowe dla 40 rodzajów towarów.

Rozporządzenie Ministra Skarbu, opublikowane pod pozycją 874 zawiera wyjaśnienia uzupełniające do taryfy wywozowej celnej.

Pod pozycją 880 opublikowano rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zwrotu cła przy wywozie lnu i pakuł lnianych, w wysokości zł 10 od 100 kg dla pierwszego i zł 5 od 100 kg dla drugich. Pod pozycją 881 — rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z tymiż Ministrami w sprawie zwrotu cła w wysokości 25 złotych od 100 kg przy wywozie spirytusu etylowego. Pod poz. 882 opublikowano rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z tymiż Ministrami o zwrocie cła przy wywozie zbóż, produktów przemiału i słodu. Zwrot cła przy wywozie pszenicy, żyta, jęczmienia i owsa wynosi 6 złotych od 100 kg. przy wywozie mąki pełnej (bez zawartości

otrąb) — 10 złotych od 100 kg, mąki innej (śrutowej, półśrutowej, pośledniej itp.) 8 zł od 100 kg, kaszy jęczmiennej — 12 zł od 100 kg, kaszy owsianej i płatków owsianych — 9 złotych od 100 kg i słodu — 3 złote od 100 kg.

Rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych (pozycja 883) dotyczy zwrotu ceł przy wywozie 35 rodzajów towarów, (27 rodzajów wyrobów z metalu, 8 rodzajów wyrobów włókienniczych, dalej cerata, wyroby chemiczne, szkło i wyroby, meble gięte i ryż łuszczony).

Wreszcie pod pozycją 884 opublikowano rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu tymiż Ministrami w sprawie zwrotu cła przy wywozie naturalnego masła krowiego, wysokość zwrotu ustalona została na zł 6 od 100 kg wagi netto.

W numerze 252 Monitora Polskiego z dnia 2 listopada br. pod poz. 325 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o warunkach uzyskania pozwoleń na zastosowanie zniżek celnych przy przywozie owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych; zarządzenie to stoi w związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 25 października b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 96 poz. 878).

W numerze 90-tym Dziennika Ustaw R. P. z dnia 17 października br. pod pozycją 820 opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Skarbu, zawierające przepisy wykonawcze do prawa celnego. Rozporządzenie to podzielone jest na 8 części — zawierających 236 paragrafów. Część pierwsza dotyczy ustroju celnego druga — ceł i towarów, trzecia — zwolnienia od cła i ulg celnych, czwarta — ruchu osobowego i towarowego przez granicę celną, piąta — postępowania celnego, (ta część zawiera bardzo ważne przepisy dotyczące manipulacyj celnych przy statkach morskich), szósta — uiszczenia należności celnych, siódma — zażaleń i wreszcie ósma — postanowień końcowych. Do rozporządzenia dołączono V załączników i 17 wzorów formularzy.

PODPISANIE PROWIZORJUM HANDLOWEGO POLSKO-HISZPAŃSKIEGO.

Na okres przejściowy aż do zawarcia nowego układu podpisane zostało w dniu 2 listopada rb. prowizorjum, ważne do dnia 1 grudnia. Prowizorjum daje Polsce możność wprowadzenia na rynek hiszpański przedewszystkiem pewnych kontyngentów jaj ze specjalnem uwzględnieniem transportów, zatrzymanych na granicy hiszpańskiej. Ze swej strony Polska udziela Hiszpanji na ten okres kontyngentów na: winogrona, kalafonję, wino, sardynki, oliwę oraz skóry.

Uregulowanie, narazie w prowizorjum, problemu polskiego eksportu jaj do Hiszpanji, ma poważne znaczenie, zważywszy przedewszystkiem na poważne ilości polskiego towaru zatrzymane na granicy hiszpańskiej. Zaznaczyć należy, że w samej Barcelonie znajdowało się ostatnio w chłodni portowej około 100 wagonów jaj w oczekiwaniu na pozwolenie importu do Hiszpanji.

PRAKTYCZNE WSKAZANIA DLA POLSKIEGO HANDLU EKSPORTOWEGO Z ARGENTYNĄ.

Istniejący w Buenos Aires Bank Polska Kasa Opieki S. A. stwierdza, że rozwojowi polskiego eksportu do Argentyny stoją na przeszkodzie w dużej mierze niedopatrzenia ze strony polskich firm eksport.. przynoszące firmom tym poważne straty. Przy dostawach towarów polskich należy przedewszystkiem przestrzegać dokładnego wypełniania zleceń przyczem główną rolę odgrywają następujące momenty:

1) Terminowość w wysyłaniu dokumentów przewozowych oraz towaru.

Firma wysyłająca towar musi pamiętać o tem, że towaru bez dokumentów odebrać nie można, dokumenty zatem muszą być wysłane w ten sposób, aby nadeszły do Argentyny przed terminem przybycia okrętu, przewożącego towar.

Zdawałoby się, że jest to tak jasnem, że zbędnem jest zwracanie na to uwagi, niemniej jednak praktyka wykazała, że firmy polskie nie zawsze do tego się stosują.

Towary, zwłaszcza sezonowe, jak np. wyroby tkackie, muszą być dostarczone w terminie zamówienia. Przy załadowaniu zatem towaru w porcie polskim firma wysyłająca musi upewnić się co trwania drogi morskiej odnośnego statku, ponieważ spóźnione nadejście towaru może spowodować uzasadnioną odmowę jego przyjęcia, a ponadto towar ten może w znacznej części, lub nawet całkowicie utracić wartość na rynku argentyńskim.

2) Towar winien być opakowany zgodnie z wymaganiami transportu morskiego i zwyczajami przyjętemi w Argentynie. Firma zatem, wysyłająca towar, musi uzyskać w tej sprawie dokładne informacje od swego przedstawiciela i do tych informacyj ściśle się zastosować.

3) Towar winien ściśle odpowiadać próbkom, na podstawie których zostało uskutecznione zamówienie. Żadne odchylenia od tego stanowczo nie są dopuszczalne, nawet odchylenia, które firma wysyłająca uważałaby za korzystne dla odbiorcy (lepszy gatunek towaru).

Równocześnie z wysłaniem towaru sprzedanego według próbek winny być wysłane pod adresem przedstawiciela względnie firmy importowej próbki towaru załadowanego

aby w ten sposób firma kupująca towar mogła zorjentować się w jego jakości bez potrzeby jego oglądania przed wykupieniem dokumentów.

Należy bowiem zaznaczyć, że oglądanie towaru przed wykupieniem dokumentów powoduje zbędne formalności i koszty, oraz niepotrzebną zwłokę w wykupieniu dokumentów.

4) Firma wywozowa polska winna mieć w Argentynie przedstawiciela, posiadającego jej pełnomocnictwo, ponieważ przy odbiorze towaru mogą powstać różne kwestje, których przewidzieć nie można i których wyjaśnienie w drodze telegraficznej z firmą nadawczą jest albo bardzo trudne i kosztowne, albo nawet wprost niemożliwe.

Zlecenia inkasa dokumentów, kierowane do Banku, winny zawierać ogólne upoważnienie do zastosowania się, w razie powstania jakichkolwiek trudności, do poleceń przedstawiciela.

W braku takiego upoważnienia, lub w razie jego niedokładnego ujęcia, jak np. w praktyce często spotykany zwrot „co do szczegółów wykonania zlecenia prosimy porozumieć się z naszym przedstawicielem“, mogą powstać pewne trudności, ponieważ Bank jest obowiązany zlecenie wykonać ściśle i o ile przedstawiciel nie posiada odpowiedniego pełnomocnictwa, zawsze może powstać kwestja, co firma wywozowa uważała za szczegóły, a co za część istotną swego zlecenia.

5) Towar winien być ubezpieczony w Zakładzie Ubezpieczeniowym, posiadającym w Argentynie przedstawiciela, upoważnionego do przeprowadzenia likwidacji ewentualnej szkody objętej warunkami polisy.

6) Firma wywozowa polska winna uzależnić przyjęcie zamówienia towaru od uzyskania przez firme argentyńską zezwolenia na kupno dewizy dla pokrycia sumy faktury (permiso previo).

Zamówienie winno być wykonane w ten sposób, aby towar nadszedł do portu Buenos Aires nie prędzej jak w 30 dni od daty „permiso previo“. i nie później jak 120 dni od tej daty.

W wypadkach nadejścia towaru przed 30 dniami od otrzymania „permiso previo“ dewizy można otrzymać jednak dopiero po upływie tego terminu. zaś w razie nadejścia towaru po 120 dniach od uzyskania „permiso previo“, tj. po upływie ważności zezwolenia dewizowego, uzyskanie przydziału dewiz po kursie oficjalnym wogóle nie jest możliwe i wobec tego w tym wypadku należność może być przekazana jedynie po kursie wolnym, który jest jak wiadomo wyższy od oficjalnego.

7) Przy ustalaniu ceny kupna za towar, cena ta może być ustaloną w jakiejkolwiek walucie. Z punktu widzenia ogólnych interesów polskich towary polskie powinnyby sprzedawane być w złotych, chwilowo jednak zasada sprzedaży w złotych byłaby trudną do przeprowadzenia, ponieważ w notowaniach oficjalnych (ustalanych przez władze dewizowe na podstawie funta angielskiego). złoty jest z reguły notowany nieco wyżej w stosunku do jego wartości kursowej na innych rynkach zagranicznych.

W tej chwili zatem, dla uniknięcia podrożenia polskich ofert, jest wskazanem kalkulować ceny towarów polskich we frankach francuskich lub szwajcarskich, z wyjątkiem towarów, których ceny ze względu na konkurencję z towarem angielskim muszą być kalkulowane w funtach angielskich.

8) W wypadku sprzedaży towaru fob port polski powinny być koszty transportu włączone do faktury, poświadczonej przez Konsulat Argentyński w Polsce, ponieważ w przeciwnym wypadku na pokrycie tych kosztów nie będzie można uzyskać przydziału dewiz.

9) Kopja faktury winna być dołączoną do dokumentów towarowych i przesłaną wraz z temi dokumentami Bankowi przeprowadzającemu inkaso. Powyższa kopja jest niezbędną dla sporządzenia deklaracji celnej w wypadku, kiedy firma argentyńska z jakiegokolwiek powodu odmawia przyjęcia towaru. lub z tem przyjęciem zwleka.

10) W razie sprzedaży towaru na kredyt traty ciągnione na firmę argentyńską winny mieć termin płatności ustalony w pewien czas po okazaniu, względnie przedstawieniu do akceptu, a nie w pewien czas od dnia wystawienia traty, co zupełnie w Argentynie nie jest w użyciu.

11) W interesie każdej firmy eksportowej polskiej leży załatwianie wszystkich tranzakcyj wyłącznie przez Bank P. K. O., ponieważ jedynie ten Bank jest bezpośrednio zainteresowany w rozwoju polskiego eksportu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 PAŹDZIERNIKA 1934 R.

BELGJA. Z dniem 10 października 1934 r. weszły w życie nowe cła na papier pakowy tekturę itp.

BRAZYLJA. W myśl dekretu rządowego Nr. 24345 z dnia 3. 7. 1934 r., celuloza importowana do Brazylii podlega poniższej pozycji nowej taryfy celnej:

poz. 945 — Celuloza.	stawka
a) w płytach, krążkach, masie.	minimalna
mechan. lub chemiczna za 1 tonę brutto	Rs. 83.490
b) w blokach lub krążkach do filtrów za 1 kg. netto	Rs. 1.360

Jednak płyty lub krążki będą podlegały powyższej stawce celnej (alinea 1-sze), o ile będą odpowiednio wycięte na obwodnicy, w formie prostokątów lub trójkątów, o średnicy 15 mm. wzwyż. przy prostokątach, — lub 15 mm. rozpiętości u podstawy trójkątów: wycięcia winny być wykonane w nieprzerwanych od-

stępach co 10 cm., lub mniejszych. W przeciwnym wypadku celuloza będzie klasyfikowana według poniższej stawki. przewidzianej dla tektury:
poz. 357 — Tektura.
w arkuszach za 1 kg netto Rs. 1.560

Fabrykanci eksportujący celulozę do Brazylji będą zmuszeni zaopatrzyć się w odpowiednie maszyny do znaczenia, w celu uzyskania korzystniejszej klasyfikacji celnej. Niemniej wyniknąć może szereg nieporozumień przy eksporcie celulozy, o ile znaczenie nie będzie odpowiadało ściśle omówionemu przepisowi.

BUŁGARJA. Wolny od cła import bieli cynkowej i niefarbowanych nici jutowych — sprowadzanych dla celów przemysłowych został zabroniony w dążeniu do ochrony przemysłu krajowego.

CHINY. Wprowadzony został zakaz importu gazów trujących i materjałów wybuchowych.

FINLANDJA. W związku ze zniesieniem reglamentacji importu maszyn, obniżone zostały cła na te artykuły; obecna stawka celna wynosi: na kukurydzę niemieloną — 0.20 Fmk.; otręby wszelkiego rodzaju 0.30: makuchy 0.30: inna pasza 0.30. Różnica pomiędzy opłatą celną w czasie trwania reglamentacji importu wyżej wymienionych artykułów. a stawką celną obowiązującą obecnie, będzie zwrócona importerom po wprowadzeniu taryfy na 1935 r.

FRANCJA. Na mocy dekretu z dnia 29 września 1934 r. zniesiona została reglamentacja importu oleju fuzylowego, smoły miękkiej, koksu naftowego, smoły naftowej. parafiny i wazeliny. Importerzy. sprowadzający powyżej 300 ton tych artykułów obowiązani są pewien zapas trzymać stale na składzie. Zapas ten musi wynosić przynajmniej czwartą część zarejestrowanych ilości. Pozatem obowiązani są importerzy do meldowania raz na miesiąc Ministerstwu Handlu sprowadzonej ilości tych artykułów.

Generalna Dyrekcja Celna na mocy dekretu z dn. 14 września 1934 r. wyjaśnia, że 4% zwyżka cła nie dotyczy poz. 461 od A do M t. j. papieru i tektury.

Rozporządzeniem z dnia 29 września 1934 r. wprowadzona została reglamentacja handlu nasionami zbóż i sadzeniakami kartofli.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Dekretem z dnia 27 września 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu nawozów sztucznych w następujących kolonjach francuskich: w Gwadelupie. Indochinach. Madagaskarze i Gujanie.

HISZPANJA. Kontyngenty na oleje i tłuszcze na I kwartał 1934 roku ustalone zostały w takiej samej wysokości. jak kontyngenty na IV kwartał 1934 r. W Dzienniku Ustaw ogłoszony został dekret z dnia 25 września 1934 r., ustanawiający kontyngent na jaja na rok 1935 w wysokości 379023 kwintali. Rozdział kontyngentu dokonywany będzie przez międzyministerjalną Komisję dla handlu zewnętrznego. Zgodnie z par. 3 wyżej wymienionego dekretu muszą być jaja znakowane znakiem pochodzenia.

HONDURAS. Z dniem 1 sierpnia 1934 r. wprowadzony został zakaz importu papierosów.

KANADA. Z dniem 1 października 1934 r. wejdą w życie zmiany cła na wosk pszczelny.

ŁOTWA. Zarządzenie Min. Skarbu z dnia 25. 9. 1934 r. w sprawie handlu żelazem i stalą, przewiduje że wszystkie podania złożone na IV kwartał br. o uzyskanie zezwolenia na przywóz towarów z poz. 410 p. 3, 4 i 5. poz. 412 p. 3, 4 i 5 oraz poz. 155 p. 1, tj. zostały uchylone. Zainteresowani importerzy muszą złożyć ponownie podania do Libawskiej Fabryki Drutu.

NIEMCY. Pozwolenia dewizowe wydane przed dn. 29. 9. 1934 straciły z dniem 1. 10. 1934 swą moc obowiązującą. o ile nie dotyczyły zapłaty za towary importowane. a obejmowały uzyskanie dewiz lub uskuteczniania zapłaty z wolnych kont zagranicznych. Pozwolenia obowiązują nadal w zakresie regulowania należności z kont rozrachunkowych.

Urzędy dewizowe (Devisenstellen) nadal są kompetentne w sprawach należności powstałych z tytułu importu towarów zagranicznych przed 24. 9. 1934.

NORWEGJA. Zarządzeniem królewskiem z dnia 9 lipca rb. postanowiono — na podstawie ustawy z dnia 22-go czerwca 1934 r., że aż do odwołania zakazany będzie import smalcu i sadła. o ile przy wwozie nie będzie przedstawiane piśmienne zezwolenie Ministerstwa Rolnictwa.

PALESTYNA. Z dniem 1 października 1934 r. wprowadzone zostały nowe cła na mąkę pszenną i żytnią.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 2. 10. 1934 została powołana do życia w celach przeprowadzania obrotów rozrachunkowych z zagranicą instytucja publiczno - prawna pod nazwą „Schweizerische Verrechnungstelle" z siedzibą w Zurychu. Instytucja ta przejąć ma wszelkie sprawy. które na podstawie istniejących układów załatwiał Bank Narodowy, który jednak będzie nadal dokonywać przeprowadzanie płatności.

SZWECJA. Według zarządzenia z dnia 29. 9. 34. została przez rząd szwedzki wyasygnowana na cele popierania rolnictwa kwota 100.000 koron. przeznaczona na uregulowanie ceny eksportowej jaj kurzych.

W dniu 28 września rb. rząd wydał rozporządzenie wykonawcze, ustalające na 3,6% stosunek spirytusu motorowego. który powinien być domieszany do benzyny przez importerów i fabrykantów benzyny przed sprzedażą na rynku wewnętrznym. Rozporządzenie to obowiązuje od dnia 1 października rb.

Na skutek tego cena mieszanki benzynowej t. zw. „bentyl" została podniesiona o kor. 0.01 ponad poprzednią cenę benzyny czystej, wynoszącej kor. 0,26. —

WIELKA BRYTANJA. Przedłożony został komisji taryfowej do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na indyki i wprowadzenia zwrotu cła na olej lniany.

WŁOCHY. Dekretem Ministerstwa Finansów z dn. 27 września 1934, na listę towarów zakazanych do przywozu wprowadzono następujące artykuły:

29 a	Masło z mleka, świeże
29 b	Masło z mleka. gotowane lub solone
252 a, b, c, d, e	Tkaniny jedwabne.

Starania o zezwolenia przywozu należy czynić w zwyczajnej formie. tj. w drodze podania do Ministerstwa Finansów.

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma włoska pragnie importować z Polski oczyszczony i surowy tłuszcz z wełny. R/25483/66/Gi.

Firma gdańska posiada stale większe zapotrzebowanie na armatury do gazu, wody, pary i ogrzewania. Poszukuje zastępstwa ze składem konsygnacyjnym. P/24653/45/Gą.

Firma w Buenos Aires pragnie zakupić ceratę w kawałkach po 11 m. Szczegóły w Instytucie. P/25001/

Firma amerykańska, posiadająca biuro zakupów w Pradze, interesuje się przedmiotami artystycznemi z drzewa, szkła, porcelany, fajansu itd. P/25742/4X/Sz.

Firma angielska interesuje się importem drutu wzgl. wyrobów z drutu. P/25549/44/Ro.

Firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi zainteresowanemi w eksporcie drutu galwanizowanego. P/24741/5B/Ro.

Firma argentyńska pragnie otrzymać przedstawicielstwo firm polskich na Argentynę: na — papier, celulozę i maszyny dla przemysłu sztucznego jedwabiu. P/25278/5C/Ro.

Firmy belgijskie interesują się dostawą worków lnianych. P/25159—40/51 i 25144/51/M.

Firma duńska zapytuje o adresy fabryk, które zajmują się wyrobem tkanych etykiet, wszywanych do wyrobów trykotażowych. P/25184/46/M.

Firma holenderska interesuje się importem tanich skórek futrzanych z Polski, zajęczych i króliczych. — M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

WYNIKI POŁOWÓW RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

Połowy przybrzeżne i dalekomorskie bałtyckie naszych rybaków wyniosły według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 564 580 kg. o ogólnej wartości 207 636 zł. Stanowi to znaczny wzrost jak w stosunku do miesiąca września br., tak też do października 1933.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb w kg (w nawiasie podajemy ceny w złotych za kilogram) przedstawiał się następująco: Na pierwszem miejscu stanęły szproty z 263 300 kg (0,16), chociaż połów tej ryby, dopiero rozpoczynającej sezon, trwał zaledwie trzy dni. Szproty łowiono przy brzegu od strony pełnego Bałtyku na linji Karwia — Wielka Wieś — Jastarnia, za pomocą niewodów przybrzeżnych, sieci pławnych manc. Poszukiwania szprotów na kutrach motorowych w różnych miejscach nie przyniosły zdobyczy. Połowy płastug utrzymały się na poziomie zeszłorocznych. Złowiono storni 65,250 kg (0,50), zimnic 8,480 kg (0,30), gładzic 3,320 kg (0,50), skarpi (Steinbutt) 5,620 kg (0,80).

Połowy śledzików odbywały się w ciągu całego miesiąca i dały 123,820 kg (0,10.) Dwukrotny wzrost względem października ubiegłego roku wykazały połowy węgorzy, dając 52.180 kg (1,80), węgorzyce (kwapy) dały 6.980 kg (0,50), certy 710 kg (0,30), troć i łosoś 380 kg (3,50). Połów dorszy wykazał spadek spowodowany 1) ucieczką dorszy z dotychczasowych miejsc połowów na głębi gdańskiej wskutek podejścia zimnych wód pod wpływem układu wiatrów i 2) burzliwą pogodą w obwodzie Bornholmu, wykazując 29.160 kg (0,50). Z ryb słodkowodnych złowiono w zatoce: szczupaków 4.180 kg (1.50), okoni 850 kg (0,30), płotek 350 kg (0.30).

Z poszczególnych obwodów rybołówczych największe połowy miał obwód Jastarnia — Wielka Wieś, który złowił na Wielkiem Morzu 236 tys. kg. o wartości 110.417 złotych drugie miejsce zajął obwód Hel z 112 i pół tys. kg. ryby wartości 26.611 zł., obwód zachodni, od Chłapowa do granicy niemieckiej wykazał wzrost połowów bardzo znaczny (szproty) dając prawie 92 tys. kg. 24.118 zł., miejscowości nad zatoką Pucką do Gdyni 30.760. kg — 2.874 zł. Gdynia wykazała 71 tys. kg. — 23.874 zł.

Połowy pełnego morza pod Bornholmem dały 22.630 kg. wartości 4.870 zł. Z połowów na morzu Północnem dowieziono 1.603.040 kg. śledzi solonych w beczkach, co daje miarę znaczenia tych połowów, trzykrotnie większych od połowów bałtyckich.

Podział zbytu połowów przybrzeżnych w październiku wykazuje wielkie znaczenie naszego przemysłu wędzarnianego na Wybrzeżu, odbierającego w tym miesiącu 50% połowów, bo 315.440 kg o wartości 92.361 zł. Na rynku miejscowym sprzedano 179.910 kg. 61.109 zł., do Gdańska wywieziono 49.230 kg. o wartości 18.166 zł. do Danji wywieziono 20.000 kg węgorzy, wartości 36.000 zł.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Obroty portu rybackiego w Gdyni wykazały w październiku 3.378.590 kg ryb morskich importowanych i własnego połowu. Śledzi solonych importowano w ilości 990.560 kg. na 5 statkach, śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem 1.603.040 kg na 6 statkach, śledzi zamrożonych 15.060 kg na 1 statku, śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 364.000 kg na 8 statkach, śledzi świeżych w lodzie z Anglji 312.000 kg na 2 statkach. Połowy rybaków gdyńskich przybrzeżne i pełnego Bałtyku dały 93.610 kg. Z portu rybackiego wysłano w październiku 222 wagony z rybami i jedną barkę z ładunkiem 160 ton śledzi solonych.

KRONIKA

— **CENY ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI.** W porcie rybackim w Gdyni notowano z końcem ubiegłego tygodnia następujące ceny za śledzie solone, osolone,

loco wagon port rybacki w złotych, netto kasa dwa procent skonta, za jedną dużą beczkę:

Polskie śledzie marki „Mewa" z połowów własnych na morzu Północnem wobec obniżenia cła na śledzie angielskie zmuszone były dostosować się do nowej sytuacji i obniżyć ceny. Obroty śledziami „Mewy" były bardzo ożywione. Płacono za t. zw. szkockie: maties 65, small maties wyczerpane, spents 55, za śledzie z połowów sezonu Yarmouth, small matties „F" 62, small maties „FF" 64, matties „F" 65, matties „FF" 78, milkers-matfulls „FF" 80.

Śledzie Yarmouth importowane: ubiegły tydzień stał pod znakiem wyczekiwania na nowe śledzie Yarmouth, na które popyt był bardzo duży, wobec zniżenia cła. Pierwszy statek z dnia 2. bm. został natychmiast rozsprzedany, zwłaszcza że w tym czasie podniesiono ceny na te śledzie od 3 do 5 złotych na beczce, u eksporterów w Anglji. Z pierwszego statku ładowano również wagony tranzytem do Rumunji i Czechosłowacji.

Płacono za small maties ordinary 65, I trade 70, za matties: ordinary 65, I trade 72, za mattfulls ordinary 70, I trade 76.

szkockie importowane wykazały zwyczajną w tym okresie zniżkę: Large matjes 101, selected matjes 100, medium matjes 100, powyższe gatunki marki Stornoway uzyskiwały 104, Castlebay-fulls 78, Stornoway Castlebay i Lerwick mattfulls 80, matties od 73 do 75, small matties 70, crownspents 62, za t. zw. „trójkę Bloomfieldsa" płacono za matties 82, za mattfulls 84.

Islandzkie importowane, oryginalne Island matjes od 72 do 75, islandzkie bez głów za dwie półbeczki 75.

norweskie importowane i Island matjes t. zw. behandelte 65, wiosenne (Vaar) 3/6 : 32—34.

— **PARTJE ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z PÓŁNOCNEGO MORZA W GDYNI.** 23 października złożył ss. „Akershus" linji Wschodnia Norwegja — Gdynia w Chłodni Rybnej 15 ton zamrożonych śledzi norweskich.

25 października ss. „Luleaff" wyładował w porcie handlowym w Gdyni około 15 ton świeżych śledzi z Hamburga, w lodzie. Część towaru została w Gdyni, resztę wysłano do wędzarń poza wybrzeżem.

2 listopada statek-chłodnia ss. „Borgund" przywiózł dla Gdyńskiego Importu Śledzi 106 ton śledzi świeżych w lodzie z Lowestoft.

4 listopada statek-chłodnia ss. „Rimfrost" przywiózł również z Lowestoft 300/1 beczek śledzi solonych i pozatem śledzi świeżych w lodzie 144 ton netto, z czego połowa była zapakowana w Anglji do beczek dużych i półbeczek, druga połowa — do skrzyń. Śledzie były przeznaczone dla firmy „Polonia" w porcie rybackim w Gdyni, dla solenia. Cena na śledzie świeże, mimo znacznej zwyżki w Anglji, utrzymuje się na poprzednim poziomie tj. 30 gr za kg franco wagon, oclone.

— **PARTJE ŚLEDZI OCZEKIWANE W GDYNI.** W dniu 8. bm. oczekiwane są w Gdyni z mniejszemi partjami śledzi solonych z Great Yarmouth: ss „Kurzesee" z 1298 beczek i ss. „Mars" z 300 beczek. Około 15-go bm. spodziewany jest z Islandji norweski ss. „Kongshaug" z około 3.000 beczek śledzi islandzkich.

— **PARTJE ŚLEDZI SOLONYCH PRZYBYŁE DO GDYNI.** 22 października z polskich połowów na morzu Północnem „Mewy" przywiózł do portu rybackiego w Gdyni ss. „Curslack" 1.103/1 i 650/2 beczek, 24 października z tychże połowów ss. „Chorzów" 1.875/1 i 1.262/2 beczek.

24 października ss. „Hebe" linji Amsterdam—Gdynia przywiózł 250/1 i 40/2 beczek śledzi solonych holenderskich. Jest to pierwsza partja próbna tych prawie nieznanych u nas śledzi. Znakowanie holenderskie: HH — small maties, LL — matties, MM mattfulls, YY — ylen czyli spents.

29 października ss. „Cieszyn" przywiózł z Rotterdamu 2.095/1 i 810/2 beczek śledzi solonych z polskich połowów na morzu Północnem. Są to pierwsze śledzie z połowów sezonu Yarmouth.

2 listopada ss. „Zeester" wyładował w porcie rybackim w Gdyni 1.830/1 i 740/2 beczek śledzi solonych Yarmouth.

23 października ss. „Ursa" linji Zach. Norwegja — Gdynia wyładował w porcie rybackim w Gdyni 2.083/1 i 254/2 norweskich śledzi solonych, z czego przypadło na t. zw. islandzkie 291/1 i 40/2 beczek.

— **ZNIŻKA CELNA NA ŚLEDZIE SOLONE** ogłoszona w D. U. Nr. 96 z dnia 30 października br. pozycja 879, ogłoszona jako rozporządzenie Ministra Skarbu, przewiduje obniżkę z 2 zł na 1 zł na śledzie świeże i obniżkę z 24 zł na 16 zł na śledzie solone, ale tylko na duże beczki. Pominięto natomiast małe beczki (dwie beczki małe jako jedna duża) figurujące w taryfie celnej w uwadze 1 b.

— **RUCH W PORCIE RYBACKIM.** W ubiegłym tygodniu trzy statki wyładowały ogółem 858 ton śledzi solonych i świeżych w lodzie. Z portu rybackiego wysłano 45 wagonów z rybami, z czego 3 na tranzyt. Z wysłanych wagonów przypada: dwa wagony szprotów wędzonych, sześć wagonów-lodowni ze śledziami świeżemi, a reszta na śledzie solone importowane i z polskich połowów. Do Chłodni Rybnej złożono z polskich połowów bałtyckich 17.000 kg ryb. Rybacy łowili nieznaczne ilości flonder i dorszy, które częściowo sprzedano w Gdańsku. Obfity połów śledzików złowionych przez rybaka z Mechlinek w ilości 1.500 kg sprzedano całkowicie w Gdańsku (cena za 100 kilo śledzików 20 zł).

— **ROZBUDOWA MAGAZYNU „MEWY".** Polsko-holenderskie towarzystwo dla połowu śledzi na morzu Północnem „Mewa" posiada w porcie rybackim w Gdyni magazyn o powierzchni 942 m. kw. z czego 252 m. kw. przypada na biura. Wobec zapowiadającego się już niebawem przepakowywania łowionych śledzi zamiast Holandji, w Gdyni, rozpoczyna „Mewa" budowę dalszej części magazynu o powierzchni 1.260 m. kw. Na możliwościach rozwojowych tego przedsiębiorstwa jak i wogóle naszych połowów na morzu Północnem silnie odbija się świeżo wprowadzona zniżka cła na importowane śledzie solone, z 24 na 16 złotych na beczce.

Wydawnictwa

MIESIĘCZNIK „PALESTYNA — BLISKI WSCHÓD".

Polsko - Palestyńska Izba Handlowa od trzech lat wydaje miesięcznik „Palestyna i Bliski Wschód", poświęcony sprawom gospodarczym Palestyny i sąsiadujących krajów Bliskiego Wschodu i informujący o stanie poszczególnych gałęzi rolnictwa, przemysłu, handlu i finansów, wymienionych powyżej krajów.

Na łamach „Palestyny i Bliskiego Wschodu", jako organu Polsko - Palestyńskiej Izby Handlowej, publikowane są materjały i wyniki prac, prowadzonych przez Izbę, w kierunku badania rynku palestyńskiego oraz krajów Bliskiego Wschodu.

Wydawnictwo to wskazuje drogi i możliwości nawiązania, bądź wzmożenia stosunków handlowych z wymienionemi krajami.

jest przeto pożytecznym informatorem firm. zainteresowanych w eksporcie na wspomniane wyżej rynki.

SPECJALNY NUMER BRASIL - POLONIA.

Izba Handlowa Brazylijsko - Polska w Rio de Janeiro wydała numer specjalny „Brasil Polonia", z okazji Targów Międzynarodowych w Rio de Janeiro. Numer ten został wydany w 3000 egzemplarzy i rozesłany wszystkim zainteresowanym urzędom i poważniejszym domom handlowym.

Jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo propagandowe handlowe polskie w języku portugalskim na terenie Brazylji. Już obecnie można stwierdzić duże zainteresowanie eksportem polskim, sądząc z otrzymywanych zapytań.

Po uzyskaniu tak dodatnich rezultatów przy tej pierwszej próbie, Izba projektuje wydanie 2-go numeru specjalnego, dotyczącego lotnictwa polskiego w związku z Challenge'm oraz 3-go dotyczącego przemysłu polskiego, zaopatrującego wszystkie dziedziny komunikacji, tj. kolejnictwa, trakcji motorowej, elektrycznej, telefonów i telegrafów itp. Izba opracowuje te projekty w porozumieniu ze swą siostrzaną instytucją w Warszawie.

Komunikaty

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło.

Położenie rynkowe w tygodniu od 23—29 10. 1934 r. uległo na rynkach zagranicznych pewnej poprawie. Berlin notuje bez zmiany:

mk. 130,— za niemieckie masło standartowe,

mk. 127,— za niemieckie wyborowe masło mleczarskie,

mk. 123,— za niemieckie masło mleczarskie —

za 50 kg franco stacja odbiorcza i przypuszczalnie notowanie to utrzyma się jeszcze dłuższy czas.

Z Anglji nadchodzą wiadomości o mocniejszej tendencji, skutkiem czego Kopenhaga w dniu 25 bm. podwyższyła notowanie o 20 koron na 208 koron za 100 kg. Również masło bałtyckie zwyżkowało w cenie.

Natomiast rynek krajowy wykazuje tendencję wybitnie zniżkową. Poznań obniżył notowanie w hurcie na zł 2,70 za kg I gatunku, chwilowo przy niezmienionych cenach w półhurcie i detalu. Katowice notują zł 2,70 za kg masła I gatunku. Znacznie słabiej notują ośrodki konsumcyjne województw centralnych i południowych.

Jajka.

W dniu 29 bm. płacono za jaja świeże prześwietlane z Poznańskiego zł 120 za skrzynię 24 kopową. Tendencja zwyżkowa.

GDZIE NABYĆ SPRZĘT OCHRONNY DLA ROBOTNIKÓW.

W zapobieganiu nieszczęśliwym wypadkom i chorobom zawodowym bardzo duże znaczenie mają ochrony indywidualne pracującego, jak np. maski, okulary ochronne, hełmy, kombinezony, fartuchy, kurtki, rękawice, obuwie. Zależnie od materjału, kroju i wykonania ochraniają one przed pyłem, materjałami żrącemi, oparzeniem, zatruciem, uszkodzeniem przez maszyny itp.

Małe rozpowszechnienie tych ochron w Polsce wynika w dużej mierze z trudności w ich nabywaniu, czego dowodem są liczne zapytania w tej sprawie pod adresem Instytutu Spraw Społecznych.

W związku z tem Instytut zwraca się do wszystkich firm i osób, które wyrabiają lub mogłyby wyrabiać, a także tych, które sprzedają powyżej wymieniony sprzęt ochronny o nadsyłanie wzorów, próbek i szczegółowych prospektów z rysunkami i cenników pod adresem Instytutu Spraw Społecznych — Warszawa, ul. Wiejska 19 m. 4.

Sprawy komunikacyjne

PRACE PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ

W będących obecnie w toku intensywnych pracach nad rewizją taryf kolejowych generalnymi referentami Komitetu Taryfowego tej Rady są pp: Inż. B. Nagórski i Dyr. Michalewski (sprawy portowe), H. Taubenfeld (sprawy eksportowe i turystyczne), Inż. L. Skarżeński (przemysł maszynowy), Inż. A. Dziedziul (ceramika, cement i wapno) J. Gościcki (rolnictwo), Inż. W. Okoniewski i G. Pol (przemysł rolny i cukier), Inż. A. Olszewski (węgiel), Dr. S. Unger (nafta), J. Meyer (hutnictwo), Dr. R. Battaglia (przemysł konfekcyjny i włókienniczy) Dr. W. Babiński (lasy i rolnictwo), Inż. W. Szczyt-Niemirowicz (żegluga śródlądowa),

Dr. E. Naranson (papiernictwo), Inż. Ihnatowicz (przemysł drzewny), Inż. S. Trocki (tłuszcze i oleje), Dr. T. Spitzer (przemysł garbarski i skórny).

WYMIANA TOWAROWA POLSKI Z TUNISEM.

W wymianie towarowej między Polską a Tunisem w r. 1933 naczelne miejsce zajmują wyroby konfekcyjne, na sumę 702 tys. fr., dalej meble i wyroby z drzewa 474 tysięcy fr., wreszcie wyroby szklane — 97 tysięcy fr.

W dziedzinie wyrobów z drzewa, pierwsze miejsce zajmują dykty — 1663 centn., wartości 410 tys. fr., pozatem meble gięte — 42 centn., wartości 43 tys. fr., wreszcie inne wyroby z drzewa — 42 centn., wartości 21 tys. fr.

Z wyrobów szklanych importowała Polska do Tunisu głównie szkła do lamp naftowych — 118 centn., wartości 33 tys. fr., pozatem szkło stołowe 21 centn., wartości 11 tys. fr. i wyroby fajansowe — 6 centn., wartości 3 tys. fr.

Z drzewa budulcowego importowała Polska w tym roku do Tunisu jedynie deski, względnie belki dębowe rżnięte o grubości 80 m/m. i więcej, w ilości 19 ton, wartości 17 tys. fr.

Z produktów chemicznych, eksportowano z Polski tlenek ołowiu.

W roku 1933 zapoczątkowano eksport wędlin do Tunisu, przyczem ustalona oficjalnie ilość centn. 4 wartości 6 tys. fr. nie jest ścisła, gdyż pewna ilość wędlin przybyła w paczkach pocztowych.

Pozatem wywiozła Polska do Tunisu fasolę w ilości 25 centn., wartości 2 tys. fr.

Wprowadzone ograniczenia importowe wpłyną niewątpliwie na zmniejszenie dostaw polskich w r. bież. Eksport polskiej konfekcji, który osiągnął w r. 1933 — 702 tys. fr., został prawie zupełnie uniemożliwiony przez wydanie dekretu z dnia 11. 10. 1933 r., który wprowadził maksymalną stawkę celną na konfekcję pochodzenia polskiego. Polski eksport dykt uzyskał niebezpiecznego konkurenta w Rosji Sowieckiej. Wszelkie widoki powodzenia i rozwoju ma polski eksport wędlin, który zapoczątkowany w roku 1933, osiągnie niewątpliwie lepsze rezultaty w roku bieżącym, szczególnie w nadchodzącym sezonie zimowym.

Produktem polskim, któryby miał niewątpliwie wszelkie widoki znacznego zbytu w Tunisie, są naczynia żelazne i z blachy emalj.: w roku 1933 wprowadził Tunis naczyń i zbiorników z żelaza i blachy na sumę 20 miljonów franków. Eksporterzy polscy nie wykazują jednak w tym zakresie dostatecznego zainteresowania. P. I. E.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	13. 11.	17. 11.	21. 11.	24. 11.
Capella	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.
Cieszyn	27. 11.	1. 12.	5. 12.	8. 12.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 11. s/s Annelise — z Gdyni 25/26. 11.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Neptun	12. 11.	14. 11.
Minos	19. 11.	21. 11.
Niobe	26. 11.	28. 11.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14/15. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 11.
s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 25. 11.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni — 19. 11.
s/s Egon — z Gdyni 3. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 19/20. 11.
ż/m Erna — z Gdyni 3/4. 12.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.

s/s Iwan — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 17. 11.
s/s Minos — z Gdańska 24. 11.
s/s Niobe — z Gdańska 1. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Christian Russ	13. 11.	17. 11.
Kaete	17. 11.	20. 11.
Lothar	24. 11.	27. 11.
Gertrud	27. 11.	1. 12.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 20. 11. s/s Tczew — z Gdyni 8. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 16. 11. — z Gdańska 14. 11.
s/s Akershus — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 22. 11.
s/s Balduin — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 29. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 12. 11.
s/s Ursa — z Gdyni 26. 11. — z Gdańska 24. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 16. 11. s/s Chorzów — z Gdyni 20. 11. — z Gdańska 23. 11.
s/s Śląsk — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Orest	15. 11.	17. 11.
Butt	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	22. 11.	24. 11.
Andromeda	26. 11.	28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	13. 11.	16. 11.	21. 11.
Irisen	20. 11.	23. 11.	1. 12.
Śląsk	27. 11.	30. 11.	5. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 19. 11. — z Gdańska 21. 11. s/s Condor — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 13/14. 11. s/s Perseus — z Gdyni 20/21. 11.
s/s Pluto — z Gdyni 27/28. 11.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 13. 11. — z Gdyni 15. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 13. 11. — z Gdyni 15. 11.

s/s Lwów — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Dalahinnie — z Gdyni 16/17. 11. s/s Majorca — z Gdyni 23/24. 11.
s/s Minorca — z Gdyni 30. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcıa o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Girgenti — z Gdyni 24. 11. s/s Albania — z Gdyni 21. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11. s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 25. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Ferrebo — z Gdyni 26. 11. m/s Gotland — z Gdyni 26. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 14. 11. s/s Sagaporack — z Gdyni 25. 11.

s/s City of Fairbury — z Gdyni 29. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 23. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 14. 11. m/s Kronpricessan Margareta — z Gdyni 16. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdyni 21. 11. s/s Navigator — z Gdyni ca 25. 11.
s/s Bore VIII — z Gdyni ca 7. 12.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques
m/s Hammaren — z Gdyni 26. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Wellington — z Gdyni 17. 11. s/s Laomedon — z Gdyni 8. 12.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tijuca — z Gdyni 26. 11. s/s Delhi — z Gdyni 17. 12.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane
Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s City of Fairbury — 3. 11.		s/s City of Fairbury — 17. 11.
s/s Minnequa — 15. 11.		s/s Minnequa — 29. 11.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Capella			14. 11.	17. 11.
s/s Śląsk	13. 11.	17. 11.	21. 11.	24. 11.
s/s Capela	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	14. 11.	17. 11.	20. 11.
Lothar	21. 11.	24. 11.	27. 11.
Gertrud	24. 11.	27. 11.	1. 12.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	17. 11.	20. 11.	24. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 11. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 1. 12.
z Rotterdamu s/s Cieszyn 24. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	13. 11.	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	17. 11.	22. 11.	24. 11.
Andromeda	20. 11.	26. 11.	28. 11.
Condor	24. 11.	29. 11.	1. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 17. 11.
s/s Irisen — z Antwerpji 1. 12.
s/s Cieszyn — z Antwerpji 21. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
z Antwerpji — s/s Butt 10. 11. — w Gdyni 19. 11.
z Antwerpji — s/s Condor 22. 11. — w Gdyni 29. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek	Brema	Gdynia	Ryga	Gdańsk
lub substytut	czwartki	poniedziałki	środy	soboty
Minos	15. 11.	19. 11.	21. 11.	24. 11.
Niobe	22. 11.	26. 11.	28. 11.	1. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	14. 11.	18. 11.	20. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lwów	14. 11.	18. 11.	20. 11.
s/s Lublin	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm		8. 10.	15. 10.		9. 11.
m/s Tana				20. 10.	22. 11.
m/s Toledo		19. 10.	27. 10.		25. 11.
m/s Vasaholm		29. 10.	5. 11.		3. 12.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Orient	9. 10.	12. 11.	15. 11.
s/s Heracles	8. 11.	10. 12.	14. 12.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Termin wyjścia Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Vasaland	19. 10.	6. 10.	12. 10.		5. 10.				14. 11.
Gotland		17. 10.	3. 11.		25. 10.		28. 10.		25. 11.
Smaland		7. 11.		11. 11.	8. 11.		10. 11.		4. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 15. 12.